7e Année — N° 424 — 50 centimes — 3 Novembre 1906 — Tous les Samedi

LA VIE AU GRAND AIR

Publications Pierre Lafitte & Cie
Je sais tout — Fermes & Châteaux — Femina
Musica — Le Petit Magazine
9 & 11, Avenue de l'Opéra — Paris

PREMIÈRE SORTIE de la *VILLE-DE-PARIS*

Le nouveau dirigeable de M. Henry Deutsch.

DANS CE NUMÉRO :

Un hors-texte en couleur : WALTHOUR

Abonnements :
Paris et Départements .. .. 24 fr.
Etranger .. .. 28 fr.
Changement d'adresse . 0 fr. 75

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

CHASSIS
ET ROUES
ARBEL
EMBOUTIS
Brevetés S. G. D. G.
52, boulevard Haussmann, Paris

Spécialités de Vêtements Sportifs

CULOTTES SPORTIVES
Les véritables Breeches anglais
Drap fantaisie anglais, dernière nouveauté, **13.90** et **17.50**
Sur mesure, depuis **25** fr.
Indiquer le tour de ceinture.
Port domicile. . . . ».85
— gare . . . . . » 60
Complets NORFOLK tout faits en draperie anglaise. **35** et **50** fr.

PUTTEES
ou Bandes Molletières
Drap *anglais, cintré*, en noir, marine, gris, khaki **8.50**
Non cintré **5.50**
En *jersey laine*, avec courroie cuir dans le haut. . . . **7.50**
Autres modèles en drap noir, marine, gris, khaki. **4.50** et **2.95**
Port par paire, ».45
MOLLETIÈRES ou LEGGINGS en cuir noir ou jaune avec courroies spirale. **10.90** et **19.75**

Vêtements et Lunettes d'Automobile. — Vêtements de Burberrys.
Vêtements pour tous Sports et la Ville (Coupe irréprochable).
Jeux de Salon, Football, Hockey, Boxe, Exercices, Patinage, Tennis et Articles pr tous Sports.

3 MAISONS à PARIS :
27, Rue du 4-Septembre.
146, Rue de la Pompe.
14, Av. de la Grande-Armée
A. A. TUNMER & Co
SUCCURSALES :
BORDEAUX, 96, Rue Ste-Catherine.
LYON, 13, R. de la Charité.
CATALOGUE GÉNÉRAL ET CATALOGUE SPÉCIAL DE VÊTEMENTS DE SPORTS EN FRANCO

MOTO
NAPHTE
PREMIÈRE ESSENCE DU MON
1er Prix du Concours
de Carburants
de l'Automobile Club
de France

Joseph BARDOU et Fils, à Perpig

CYCLES, MOTOCYCLETTES et AUTOS
"L'ALBATROS"

H. BILLOUIN, Ingén.-const.
104, avenue de Villiers, Paris.
Bicyclettes neuv. de gde luxe, course et route garant. dep. 120f; d'occas. en bon état dep. 30 f. Motocyclettes neuves sur commande, route et course, 2 à 6 chevx dep 500 f.; d'occas. dep. 150 f. Voitures Automobiles neuv et sur commande à 2 et 4 places dep. 2.900 f. et d'occasion 500 fr. — Facilité de paiement. Réparations et Transformations. — Accessoires et Pièces detachees.
PRIX MODÉRÉS. — CATALOGUE FRANCO. — TÉLÉPHONE 548-03

ANTIDERAPANT
Paris, 11, Bd de Strasbourg
USINE à LÉCLUSE (Nord)
DURANDAL
Le meilleur
Le moins cher

ESSAYEZ TOUS
LE
NOUVEAU
PNEU CALMON
DÉPÔT
à PARIS :
23, Rue Ruhmkorff.

E. LAMBERJACK
SOCIÉTÉ FRANCO-AMÉRICAINE D'AUTOMOBILES
95, boulevard Gouvion-Saint-Cyr, PARIS
F.I.A.T.-Renault-Panhard-Mercédès

COMPTOIR BISONT
H. Maillot
38, rue Ch. Nodier, BESANÇON
FABRIQUE D'HORLOGERIE EN TOUS
Vente directe au particulier. — Expo
Demandez le Catalogue illustré c
Chronomètres, Montres artistiques, P
Réveils, Bijouterie. — Maison de co

La Semaine Comique, par Henriot.

— Une veine énorme, le jour où l'on a brûlé les baraques du Mutuel à Longchamp... Je me suis trouvé avec 30.000 tickets gagnants dans la poche... Malheureusement rue Royale on n'a pas voulu me les payer.

Projet de starter automatique donnant électriquement le signal du départ dès que les jockeys signalent qu'ils sont sur la même ligne.

Le public de la pelouse exigeant qu'un de ses délégués monte à côté du jockey pour surveiller le bon dé art et l'attitude des chevaux pendant la course...

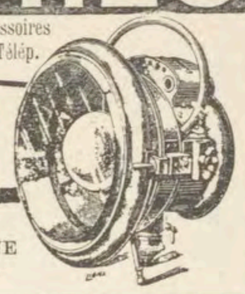
— Oh! si je connaissais un moyen de me faire enlever ma bosse...
— Penchez-la sur la balustrade un jour de motocyclette emballée... elle sera bien capable de vous la raboter un peu...

PNEU CUIR **VULCAN**
Arrivé SEUL
CONCOURS DU BANDAGE 1905
P. BUCHILLET & Cie
20 Rue Brunel PARIS

Pneu-Cuir IMPERFORABLE
SANS PEUR
Pneu-Cuir ANTIDÉRAPANT
RÉSISTANCE INCOMPARABLE GARANTIE
BEAU & Cie 171, Cours Lafayette. LYON — 19, Av. de la Gde-Armée, PARIS — LONDRES, BRUXELLES, STRASBOURG, MILAN

DÉFIEZ-VOUS, Ma
de l'action nocive du temps. — Prenez tous le
au coucher deux dragées de **ROMASTINE BO**
Ce produit **AUGMENTE RAPIDEMENT L'AM**
DES SEINS, LES RAFFERMIT ET LEUR
UNE APPARENCE DE JEUNESSE PERPÉTU
LE FLACON : 10 fr. — Envoi franco contre mandat-p
Laboratoires **BOUTY**, 1, Rue de Châteaudun,

AUTO-FOURNITURES
Concessionnaires pour Paris, Seine, S.-et-Oise, S.-et-Marne des Accessoires d'Automobiles de la Ste Ind. des Télép.
ACCESSOIRES — PIÈCES DÉTACHÉES
Concessionnaires des Phares et Lanternes le ZENITH
Auto-Alarme WEBER
Automobiles HÉLIOS. — Moteurs MUTEL
HUSSENOT ET RAYNAUD
TÉLÉPHONE 580.88
39, Rue de la Boëtie, Paris.



PARFUM
FLORAMYE
L.T. PIVER
PARIS

Nouveauté !!!
LES PLAQUES et Papiers de la **S·I·P** au Bromure et CITRATE sont supérieurs
5, rue Laffitte, Paris. *Tarif sur demande*

HERNIE GUÉR

par le Nouveau BANDAGE MEY
Accepté par la Société de Chirurgi
Recommandé par le
Membres du Corps Mé
Cet appareil en forme d'arbalète est invisible sur le
supprime le **ressort** du dos et le **sous-cuisse**. Le
peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de
Par sa pression constante il mène à la guérison Env. Cat
MEYRIGNAC, Spécialiste-Herniaire, 224, Rue St-Honoré

SUSPENSOIR MILLERET
élastique sans sous-cuisses, 2 fr 50
pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIERS.
BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES.
LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS.

AUTOMOBILES
MOTOBLOC
Les meilleures Voitures de tourisme
102, rue des Vivants BORDEAUX

SANTAL MIDY
INOFFENSIF.
Supprime Copahu, Cube
Liquides astringen
GUÉRISON RADIC
et rapide des mala
contagieuses; très
cace dans les mala
de la vessie : cystite d
catarrhe, hématurie
113, faub. St-Honoré, P

FAUTEUILS mus par la personne assise
DUPONT
Fabricant breveté s.g.d.g.
FOURNISSEUR DES HOPITAUX
à Paris, 10, R. Hautefeuille
Les plus Hautes Récompenses
à manivelles. *Envoi Fco du Catalogue*
à rampes, monté sur ressorts.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

3 Novembre 1906 — N° 424
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
9 et 11, avenue de l'Opéra, PARIS — Téléph. 280-52, 280-56, 254-88
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La Page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr.

Cliché de notre envoyé spécial. Plaque Lumière.

LEE GUINNESS, LE GRAND TRIOMPHATEUR DES ÉPREUVES DE VITESSE

La course de côte de Gaillon, disputée dimanche dernier, a été l'occasion d'une nouvelle victoire pour Lee Guinness. Le gentleman-chauffeur anglais est décidément imbattable dans les épreuves de vitesse. Après ses victoires des meetings d'Ostende et de Blackpool, après avoir battu à Dourdan le record du kilomètre en palier, il a enlevé, dimanche, la première place dans la course de côte de Gaillon, battant de loin tous les records. Il a gravi les 1.000 mètres de côte à 10 0/0 en 25 s., soit à 144 kilomètres à l'heure (ancien record Baras et Rigolly 29 s.).

Détails techniques : Voiture Darracq, *à huit cylindres en V, pneumatiques* Samson, *sur* Dunlop, *magnéto* Simms-Bosch.

(Voir pages 796, 797 et 804).

LE TRIOMPHE DU PLUS LOURD QUE L'AIR

Par le Capitaine FERBER

Enfin, le problème du plus lourd que l'air est résolu ! ✍ Le 23 octobre, Santos-Dumont, l'aviateur dont les succès sont si nombreux, a réussi à s'élever pour la seconde fois ✍ A une hauteur variant entre 3 et 5 mètres, il a parcouru un espace de 75 mètres environ ✍ Nous ne saurions trop féliciter le grand pionnier de l'aviation de son inoubliable succès ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍

Le 23 octobre 1906 restera une date mémorable.

On peut dire que ce jour-là marque le commencement d'une ère nouvelle.

L'homme avait conquis la planète, mais il n'avait pas encore conquis l'air. Les ballons ordinaires ne sont que les jouets du vent, et ceux appelés dirigeables sont trop encombrants et fragiles pour être jamais pratiques. Nous étions une minorité qui avions confiance dans la machine volante. J'avais osé dire une fois : « Avant la fin de l'année, quelqu'un volera ! »

Le 23 octobre 1906, à 4 h. 45 m. du soir, Santos-Dumont, montant l'aéroplane nº 4 *bis* propulsé par son moteur Antoinette, s'est envolé sur le champ d'exercice de Bagatelle.

Ce résultat ne devrait surprendre personne. En 1903, le colonel Renard disait : « Lorsque les moteurs arriveront à ne peser que 7 kilogrammes par cheval, il sera possible de réaliser une machine volante du type aéroplane; lorsqu'ils arriveront à ne peser que 3 kilogrammes par cheval, il sera possible de réaliser une machine volante du type hélicoptère ». D'un autre côté, Lilienthal, Chanut, Wright et moi-même, avions montré par des glissades aériennes qu'il était possible de se maintenir dans l'air quelques instants sans moteur, de se diriger et d'atterrir sans difficulté.

Si ces notions sont assez répandues dans le public français, c'est grâce à l'œuvre de mon ami Archdeacon, qui, avec une passion, une ardeur et un enthousiasme récompensés aujourd'hui, a galvanisé l'opinion et préparé notre pays à profiter de l'invention nouvelle. Partout ailleurs, on confond un ballon et un aéroplane : mardi passé, à Bagatelle, les enfants même connaissaient la différence.

L'enthousiasme de la foule après le triomphe

Si les spectateurs étaient avertis, ils n'étaient pourtant pas tous persuadés; ils considéraient le gigantesque oiseau de Santos-Dumont avec une curiosité bienveillante et sympathique. Déjà quand, le matin, un premier essai avait eté fait et qu'on avait vu Santos sur sa machine courir dans la prairie, en équilibre sur deux roues seulement, la curiosité s'était faite plus attentive.

Mais quand, le soir, on a vu l'aéroplane quitter doucement le sol, et planer majestueusement, une émotion intense s'est emparée de la foule, qui est restée muette de saisissement, jusqu'au moment de l'atterrissage.

Alors un cri, un hurlement, plutôt, est sorti de mille poitrines, et tous, jeunes et vieux, femmes et enfants, ont pris le pas de course pour féliciter plus tôt le hardi triomphateur.

Celui-ci, calme malgré le rude choc de l'arrivée, est enlevé de sa nacelle et porté en triomphe; les vivats et les bravos retentissent, les rangs se fondent, chacun échange avec son voisin inconnu des propos enthousiastes, la fraternité est universelle. Et l'on reporte une partie du succès de la journée sur l'inventeur du moteur léger Levavasseur, sans lequel toutes ces prouesses eussent été impossibles.

Ce qu'il y avait de merveilleux, c'était l'impression de sécurité que le spectateur a ressentie. La machine s'est élevée lentement, avec une stabilité remarquable. On a vu l'aviateur toucher parfois au gouvernail, mais, pendant la plus grande durée du trajet, il était visible qu'il y avait peu de chose à rectifier. Ainsi tombe cette objection des gens qui craignaient voir dans l'aéroplane une machine absolument instable, dont la conduite difficile demanderait un long apprentissage.

L'inertie du système était suffisante pour que l'aviateur ait largement le temps de s'apercevoir des mouvements pendulaires inquiétants et de les corriger.

Il ne faut donc plus nous parler d'instabilité irrémédiable et il ne faut plus que les inventeurs se mettent martel en tête et imaginent des mécanismes compliqués pour rendre la stabilité automatique : quand les formes sont rationnelles, la stabilité existe, tout naturellement. Nous n'avons plus que faire aussi de l'hélicoptère, ce type de machine que neuf aviateurs sur dix préfèrent habituellement. L'hélicoptère est une machine qui est encore affectée de l'erreur du ballon. Si beaucoup d'aviateurs portent leur vue sur l'hélicoptère, c'est parce qu'ils se préoccupent surtout de l'ascension.

Ils devraient pourtant savoir que, déjà en 1870, notre immortel Pénaud, qui avait tout prévu, disait : « Ne vous préoccupez jamais de l'ascension, ne cherchez que la translation, et le reste ira tout seul ». Il n'y avait qu'un point obscur : pourrait-on partir du sol, ou faudrait-il acquerir pour s'envoler une certaine vitesse initiale en se lançant d'une hauteur ou en descendant un plan incliné ? Santos vient de prouver victorieusement que des constructions chères et compliquées pour le départ étaient inutiles.

Le problème est résolu

Je peux donc affirmer aujourd'hui : le transport par aéroplane va être à bref délai un moyen absolument pratique, car il faudra peu de chose pour assurer la stabilité, et le départ pourra être pris de presque partout. D'un autre côté, tous ceux qui aujourd'hui peuvent se payer des automobiles, pourront s'offrir des aéroplanes.

Une immense émulation va naître et des perfectionnements considérables en résulteront. Nous sommes à l'Aéro-Club un petit groupe, à la tête duquel se trouve M. Archdeacon, qui prévoyons ce mouvement depuis trois ans et qui avons déjà pensé aux moyens convenables pour le faire progresser.

Notre plan de campagne est bien simple : nous avons observé que l'automobile a été développée par les courses et c'est par les courses que nous voulons développer l'aéoplane. Nous voulons que l'Aéro-Club joue le rôle qu'a joué l'Automobile-Club, et c'est dans ce but que, depuis trois ans, nous avons tenu tout prêts des prix et des règlements de concours.

Personnellement, sentant le mouvement proche, j'ai pris un congé de trois ans pour être plus libre d'écrire, de parler et d'agir. En le faisant, j'ai perdu mes instruments de travail, qui sont restés la propriété de l'Etat, à Chalais-Meudon. Mais il ne faut heureusement pas longtemps pour construire un aéroplane et prendre position dans l'arène.

Il serait bon que les sportsmen qui le peuvent se fissent aussi construire des appareils, car plus nous serons, plus vite le résultat sera acquis. D'ailleurs, le concours de tous est nécessaire : la presse sportive, tout d'abord, qui doit, comme dans les premiers temps des automobiles, organiser les premières épreuves, et les pouvoirs publics, ensuite, dont la bienveillance est indispensable pour laisser circuler sans entraves ces machines nouvelles et étranges.

CAPITAINE FERBER,
Secrétaire de la Commission d'Aviation de l'A.-C.

NOTES DES ÉDITEURS

Ainsi que nous l'avons déjà annoncé brièvement, nous préparons pour le 7 décembre, veille de l'ouverture de l'Exposition de l'Automobile et des Sports, un numéro extraordinaire de la *Vie au Grand Air*. Ce sera à la fois notre numéro de Noel et notre numéro du Salon. Tous les Sports y seront traités d'une façon originale et grâce à d'ingénieux truquages photographiques qui demandent beaucoup de recherches et de soins nous ferons défiler sous les yeux de nos lecteurs les champions qui sont le plus justement réputés dans chaque branche de l'activité physique.

Nous ne voulons pas en dire plus long aujourd'hui, mais nous aurons l'occasion de revenir souvent sur ce numéro sensationnel.

✍

Un lecteur « ami des sports et de la littérature » nous demande pourquoi nous ne publierions pas, les hivers chaque année, un roman sportif qui serait écrit par un des écrivains qui collaborent aux différentes « Publications Pierre Lafitte ». C'est une décision délicate à prendre, car nous nous demandons si nos lecteurs ne préfèrent pas des chroniques d'actualité. Qu'en pensent-ils ?

Fidèles à nos promesses, nous donnons aujourd'hui en hors-texte le portrait de Walthour, le champion américain de demi-fond derrière son fidèle entraîneur Gus-Lawson. Tous nos lecteurs seront heureux de posséder cette planche retraçant les traits de l'un des plus célèbres et des plus sympathiques athlètes yankees.

Rappelons que tous les quinze jours nous donnerons, pendant la saison d'hiver, un de ces hors-texte qui remportent tant de succes auprès de notre clientèle.

✍

Les sportsmen sont souvent doublés de chasseurs. A ceux-là nous recommandons particulièrement la lecture de *Fermes et Châteaux*. Quand nous comparons cette publication à celles que son succès n'a pas manqué de faire éclore un peu partout (et c'est le cas de toutes nos revues, qui sont immediatement plagiées), nous ne pouvons nous empêcher de tirer quelque orgueil de cette comparaison.

Le numéro de *Fermes et Chateaux* du 5 novembre dépasse en beauté les précédents numéros de cette incomparable publication. Parmi les articles les plus intéressants nous remarquons des études sur la Toilette du Cheval de Trait, sur les Battues de Faisans, sur nos Hôtes Ailés, etc...

Nous envoyons un spécimen de *Je sais Tout*, *Femina*, *Musica*, *la Vie au Grand Air*, *Fermes et Châteaux*, *le Petit Magazine* à toute personne qui nous en fait la demande. Nous adresser o fr. 25 par spécimen demandé (étranger o fr. 50). **Pierre LAFITTE et Cie.**

PETIT COURRIER

Daniel Tathéossian. — Vous avez pu voir que nous tenons compte de vos observations. Nous vous remercions de vos encouragements et de vos félicitations.

LA MAISON ROULANTE

M. Amagoris a trouvé la véritable formule du confort en automobile. Ce n'est plus un véhicule, c'est une maison. Montée sur un châssis de 40 chevaux, la carrosserie comporte tout ce que l'on trouve dans un appartement.

Outre la cuisine, la salle à manger, la chambre à coucher, le salon même et... le tout à la route, rien de ce qui peut offrir une utilité quelconque n'est oublié. Là c'est l'extincteur en cas d'incendie, ici la dynamo, à côté une glacière, les coffres à outils, à linge, une commode, des chaises, des tables, une échelle, une cave. Et avec cette voiture, qui semble défier toute concurrence, M. Amagoris atteint des vitesses élevées, s'arrêtant où il veut, sans avoir l'inconvénient de se mettre à la recherche d'un restaurant et d'un hôtel, où l'on se fait souvent écorcher.

J. M.

Sur la route

A voir ce véhicule, on ne croirait pas etre en présence d'une maison.

La chambre à coucher.

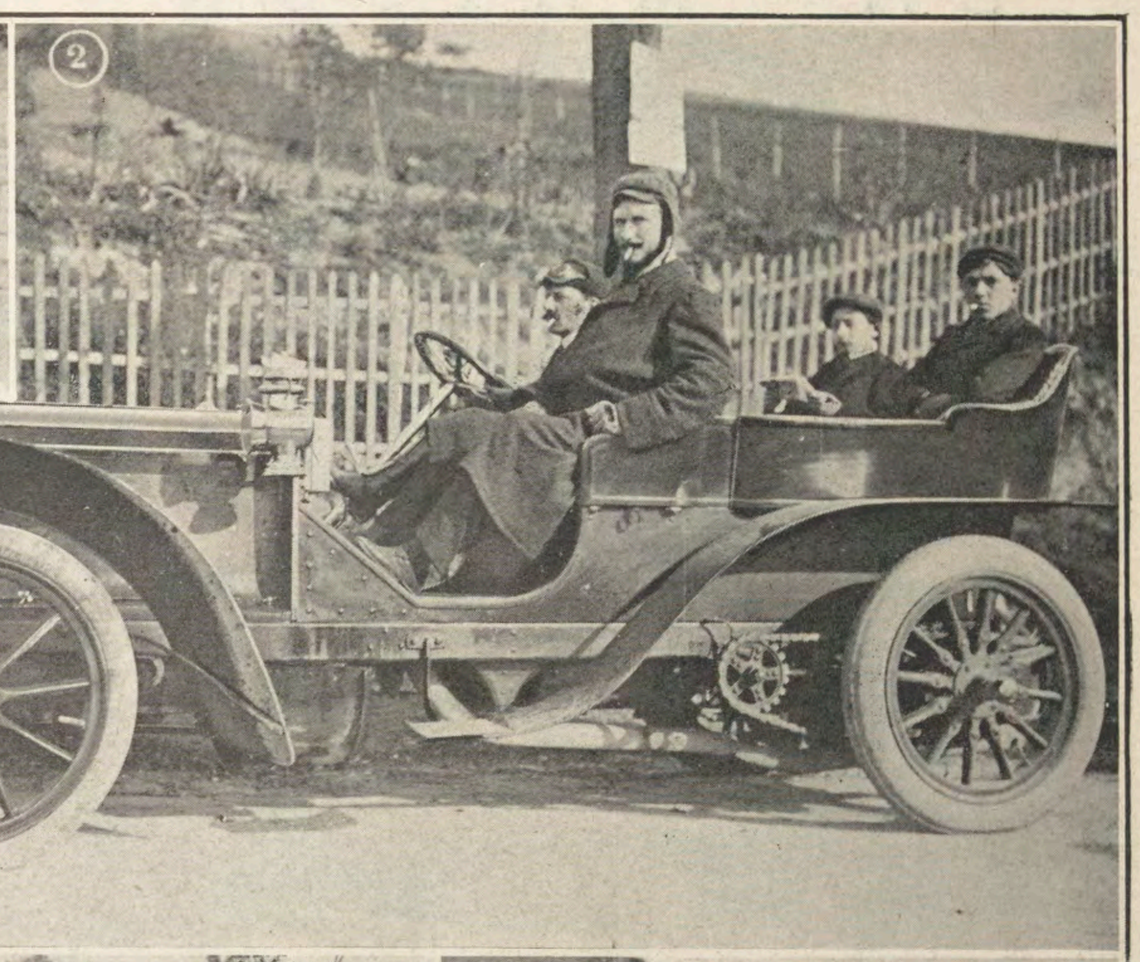
Peut-être serait-il excessif de l'utiliser en hiver, mais en été, sur les routes, c'est la plus agréable villégiature.

La salle à manger.

Une tente est vite montée, la table est préparée et nos touristes, dans leur salle à manger modern style, se restaurent et reprennent des forces pour l'étape suivante.

LA COURSE DE COTE DE GAILLON

1



2

3

4

5

1. Contant, premier des tri-cars (quart de litre) en 1 m. 4 s. 2/5 (anc. record Rivierre, 1 m. 22 s. 2/5). Mototri Contal, *carbur.* Volcan.

2. Gasté, premier de la classe E (châssis de 15.000 à 18.000), en 56 s. 1/5 (ancien record Avellar-Lengruber, 1 m. 9. s. 1/5). Voiture Radia, *pneumatiques* Michelin.

3. Le poste d'arrivée, au sommet de la côte.

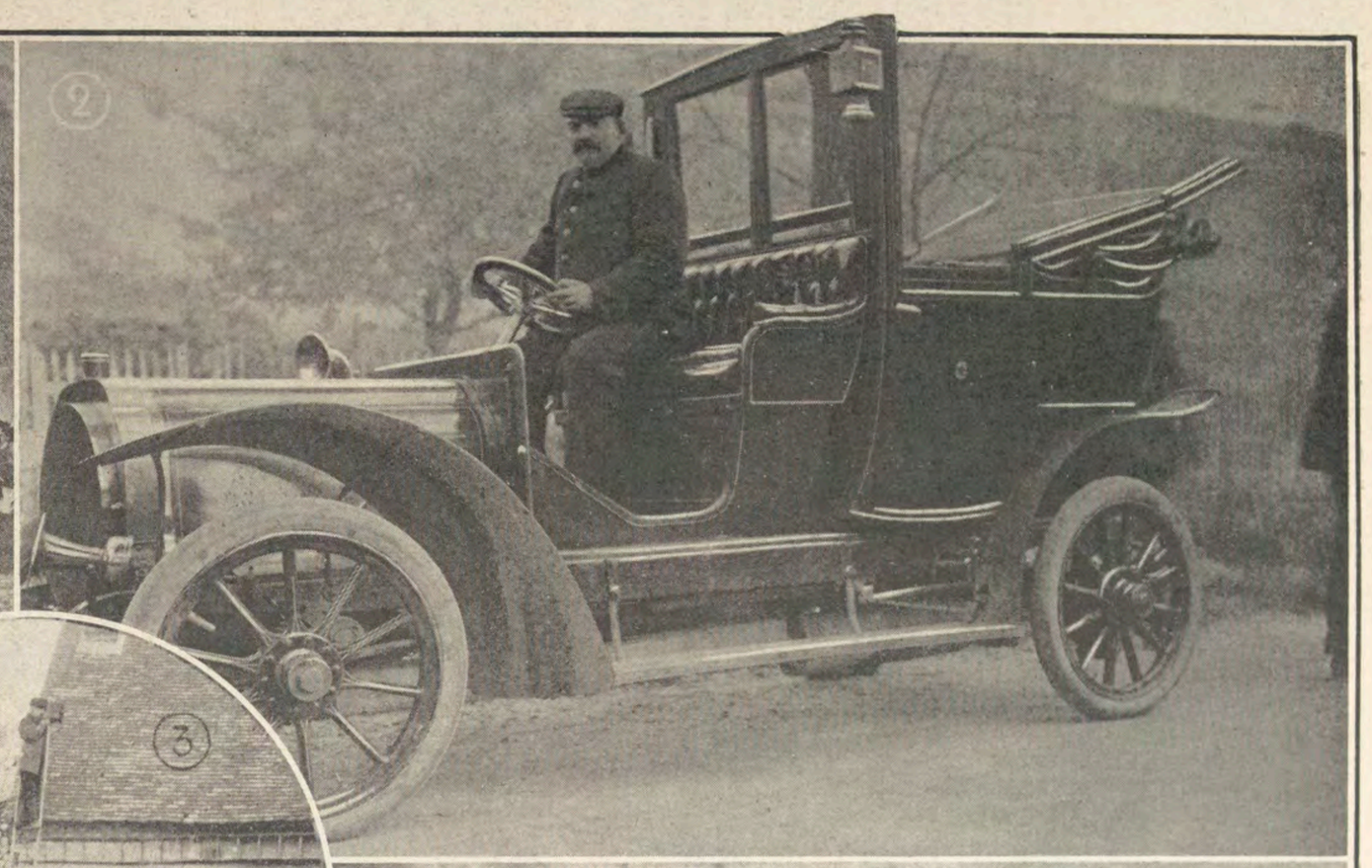
4. Marnier, premier de la classe D (10.000 à 15.000 francs), en 1 m. 14 s. (ancien record Peltzer, 1 m. 27 s. 3/5). Voiture Radia, *pneumatiques* Michelin.

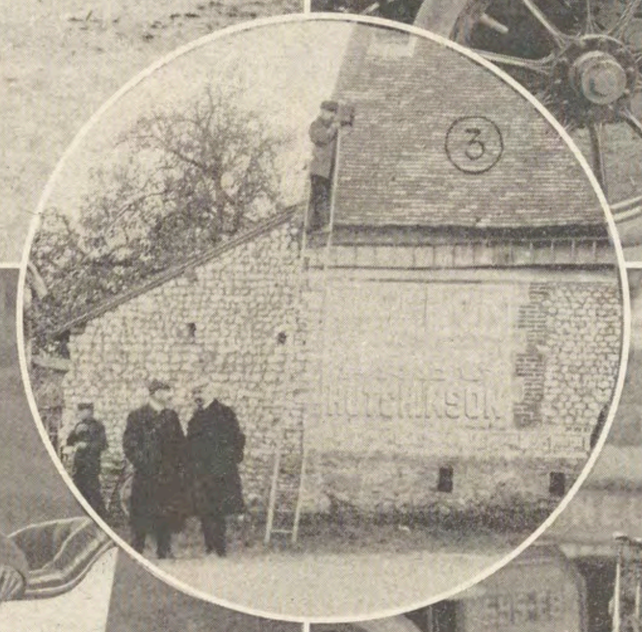
5. Cissac, premier des motocyclettes, et second du classement général, en 27 s. 4/5, 129 kilom. 510 à l'heure (ancien record Lanfranchi, 29 s. 3/5). Motocyclette Peugeot.

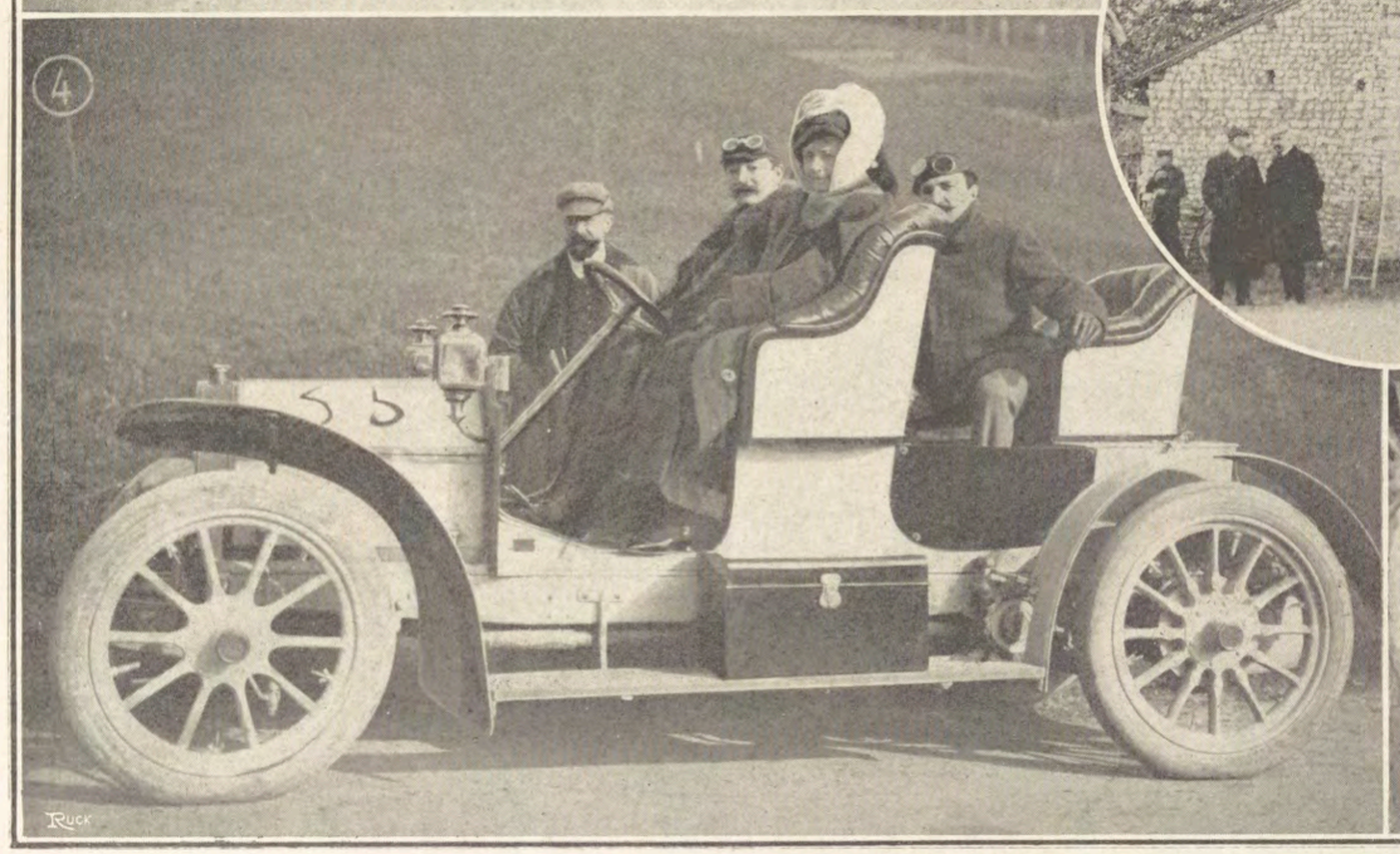
La course de côte de Gaillon s'est disputée dimanche dernier, pour la huitième fois. Elle avait amené sur la rampe de Sainte-Barbe une foule considérable de curieux et plus de 500 voitures de touristes. Ce fut une journée de vitesse, tous les records furent battus. La palme resta à la 200-chevaux huit cylindres de Guinness, qui gravit les 1.000 mètres de côte en 25 secondes, suivie de près par la moto de Cissac, en 27 s. 4/5.

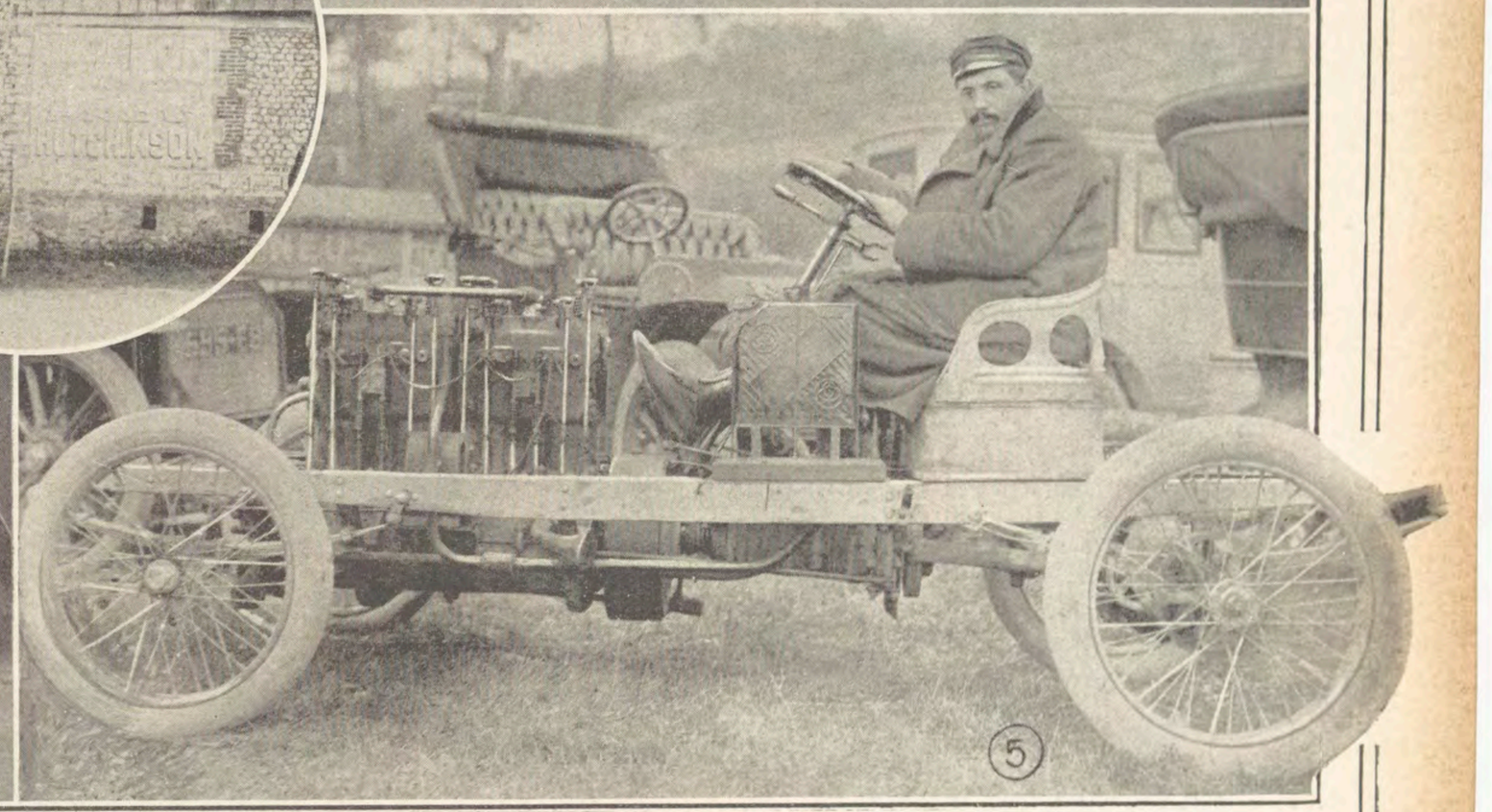
(Voir page 804).

LA COURSE DE COTE DE GAILLON









1. Mollan, sur sa voiture de Paris-Berlin, avec laquelle il a gravi la côte à 100 à l'heure, en 37 secondes. Voiture Gladiator, *magnéto* Simms-Bosch.

2. Le vainqueur des taximètres, Janvois, qui a monté la côte en 1 m. 27 s. 1/5. Voiture Chenard et Walker, *magnéto* Simms-Bosch.

3. Comment l'un des photographes de la Vie au Grand Air *prenait des vues d'ensemble, au sommet d'une échelle.*

4. De Franclieu, premier de la classe C (8.000 à 12.000), carrosseries à 4 places, en 1 m. 37 s. 1/5 (ancien record Peltzer, 1 m. 42 s.). Voiture La Buire, *pneus* Continental, *magnéto* Simms-Bosch.

5. Demogeot, premier des voitures légères, montant la côte à 124 kilom. 800 à l'heure, en 29 s., ce qui égale le record des grosses voitures de l'an dernier, et bat de 3 s. 3/5 l'ancien record d'Hémery. Voiture Darracq, *pneus* Continental, *magnéto* Simms-Bosch.

Dans les voitures légères, les records furent pulvérisés, comme pour les voitures lourdes. Demogeot battit de près de 4 secondes le temps précédent, égalant celui des grosses voitures de l'an dernier.

Les Championnats du Monde aux Folies-Bergère

Les meilleurs lutteurs du monde se trouvent en ce moment réunis aux Folies-Bergère, où ils se disputent le glorieux titre de Champion du Monde. A côté des athlètes connus, une foule d'hommes nouveaux de valeur se révèlent à l'attention du public.

Le splendide Championnat du Monde organisé par la direction des Folies-Bergère et par notre confrère quotidien les *Sports* va ramener, pendant six semaines, l'attention du grand public vers ce « Monde Spécial » — ainsi qu'on le désigne par une appellation courante — qui fournit le contingent des lutteurs professionnels. Le lutteur appartient-il réellement à un monde que l'on puisse qualifier de « Spécial » ?

Jadis, certainement; aujourd'hui, non.

On peut dire, en effet, qu'à l'heure actuelle, le métier est classé !

Il ne reste pour ainsi dire rien du caractère étrangement bohème qui singularisait cette profession, et ce n'est certainement point de nos jours qu'il faudrait chercher dans le monde de la lutte quelques-unes de ces anecdotes pittoresques qui levaient un coin du voile sous lequel se cachait l'existence bizarre des professionnels du tapis.

Le tapis ! Mais il est lui-même devenu un luxe tout moderne pour le lutteur, et les installations rudimentaires de la vie foraine que connurent les hommes d'autrefois tendent de plus en plus à disparaître.

C'est, au reste, cette évolution spontanée et rapide de la lutte — devenue maintenant un spectacle à sensation et qui fait recette — qui a très sensiblement modifié le caractère même de ce sport auquel jadis, l'humble baraque seule était réservée.

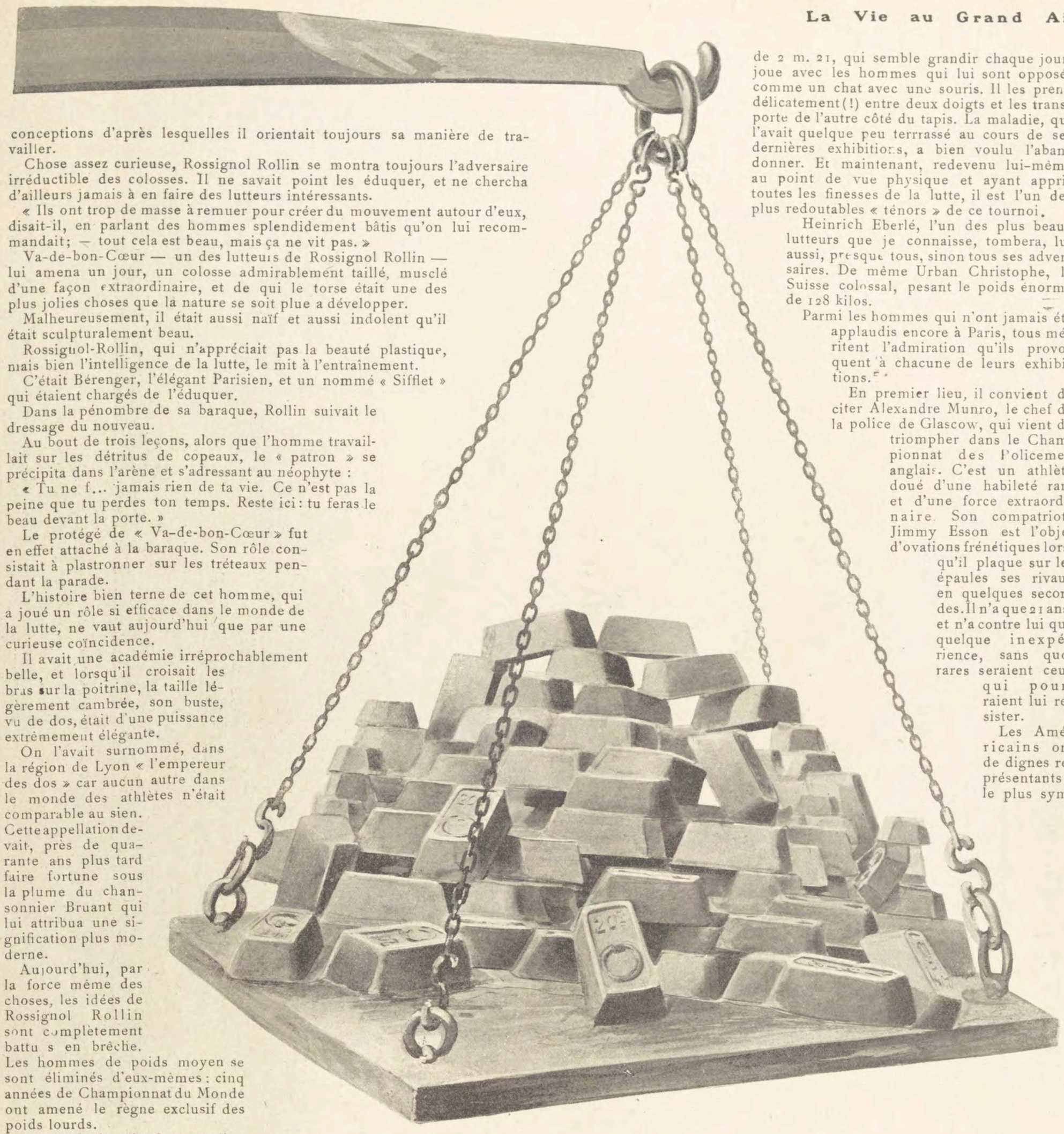
Codifiée sur des principes inspirés des règlements d'autrefois, mais plus précis et plus en rapport avec les milieux scéniques où elle a pénétré, la lutte est rapidement devenue une profession ouverte à des hommes qui n'ont point eu grand effort à faire pour s'y créer une certaine notoriété.

C'est ainsi que l'on assiste à la disparition presque complète, dans les grands tournois des « poids légers » et des « poids moyens », au bénéfice des hommes d'une exceptionnelle structure athlétique.

Si Rossignol Rollin — qui fut le premier à monter une troupe de lutteurs — revenait en ce monde et quittait celui où il est probablement bien tranquille — il verrait combien sont bouleversées les

14.000 kilos de muscles.

Le tournoi de luttes des Folies-Bergère où se dispute en ce moment le Championnat du Monde, a réuni le plus beau lot d'athlètes que l'on puisse trouver. Sur la photographie, de gauche à droite, au premier plan : Smejkal, Rosset, Kaoutah. Au second rang : Eberlé, Zipps, Otto Meyer, Padoubny, Fritz Muller. Derrière : Aimable de la Calmette, Antonitch, Esson, Couly, Laurent de Lyon. Les rencontres présentent le plus vif intérêt.



conceptions d'après lesquelles il orientait toujours sa manière de travailler.

Chose assez curieuse, Rossignol Rollin se montra toujours l'adversaire irréductible des colosses. Il ne savait point les éduquer, et ne chercha d'ailleurs jamais à en faire des lutteurs intéressants.

« Ils ont trop de masse à remuer pour créer du mouvement autour d'eux, disait-il, en parlant des hommes splendidement bâtis qu'on lui recommandait; — tout cela est beau, mais ça ne vit pas. »

Va-de-bon-Cœur — un des lutteurs de Rossignol Rollin — lui amena un jour, un colosse admirablement taillé, musclé d'une façon extraordinaire, et de qui le torse était une des plus jolies choses que la nature se soit plue a développer.

Malheureusement, il était aussi naïf et aussi indolent qu'il était sculpturalement beau.

Rossignol-Rollin, qui n'appréciait pas la beauté plastique, mais bien l'intelligence de la lutte, le mit à l'entraînement.

C'était Bérenger, l'élégant Parisien, et un nommé « Sifflet » qui étaient chargés de l'éduquer.

Dans la pénombre de sa baraque, Rollin suivait le dressage du nouveau.

Au bout de trois leçons, alors que l'homme travaillait sur les détritus de copeaux, le « patron » se précipita dans l'arène et s'adressant au néophyte :

« Tu ne f... jamais rien de ta vie. Ce n'est pas la peine que tu perdes ton temps. Reste ici : tu feras le beau devant la porte. »

Le protégé de « Va-de-bon-Cœur » fut en effet attaché à la baraque. Son rôle consistait à plastronner sur les tréteaux pendant la parade.

L'histoire bien terne de cet homme, qui a joué un rôle si efficace dans le monde de la lutte, ne vaut aujourd'hui que par une curieuse coïncidence.

Il avait une académie irréprochablement belle, et lorsqu'il croisait les bras sur la poitrine, la taille légèrement cambrée, son buste, vu de dos, était d'une puissance extrêmement élégante.

On l'avait surnommé, dans la région de Lyon « l'empereur des dos » car aucun autre dans le monde des athlètes n'était comparable au sien. Cette appellation devait, près de quarante ans plus tard faire fortune sous la plume du chansonnier Bruant qui lui attribua une signification plus moderne.

Aujourd'hui, par la force même des choses, les idées de Rossignol Rollin sont complètement battu s en brèche. Les hommes de poids moyen se sont éliminés d'eux-mêmes : cinq années de Championnat du Monde ont amené le règne exclusif des poids lourds.

La plus belle sélection que l'on ait vue est bien celle faite par les Folies-Bergère et les *Sports* dans leur Championnat actuel.

Les plus beaux hommes, capables de fournir les luttes les plus âpres contre le détenteur du titre de Champion du Monde, sont actuellement groupés sur la scène des Folies-Bergère.

Padoubny, le Cosaque Zaporog; Jose Smejkal; Antonitch, homme très dur, Zipps, un nègre co ossalement fort, et bien d'autres constituent un lot comme il n'en a jamais été réuni pour une compétition aussi sérieuse que celle qui doit assurer au vainqueur le titre incontestable de Champion du Monde.

Un pronostic est-il possible? Quel sera le champion du monde de 1906? La réponse est très difficile. Padoubny semble avoir le plus de chances. La victoire de l'an dernier le place grand favori. Mais ses adversaires ne sont pas décidés à se laisser tomber.

Aimable de la Calmette a une vieille querelle à vider avec Padoubny. Depuis longtemps il le poursuit dans tous les tournois, pour arriver à le vaincre.

Jusqu'ici il n'a pas été heureux, mais il déclare que son jour de gloire est arrivé. Cazeaux, qui se fit remarquer déjà en 1905 par sa force et... sa brutalité, est revenu plus fort et plus brutal. Il a de grandes chances pour les places d'honneur. Antonitch, le bon géant, après s'être soumis à un entraînement très sévère, a fait une rentrée splendide. Ce grand diable de 2 m. 21, qui semble grandir chaque jour, joue avec les hommes qui lui sont opposés comme un chat avec une souris. Il les prend délicatement (!) entre deux doigts et les transporte de l'autre côté du tapis. La maladie, qui l'avait quelque peu terrrassé au cours de ses dernières exhibitions, a bien voulu l'abandonner. Et maintenant, redevenu lui-même au point de vue physique et ayant appris toutes les finesses de la lutte, il est l'un des plus redoutables « ténors » de ce tournoi.

Heinrich Eberlé, l'un des plus beaux lutteurs que je connaisse, tombera, lui aussi, presque tous, sinon tous ses adversaires. De même Urban Christophe, le Suisse colossal, pesant le poids énorme de 128 kilos.

Parmi les hommes qui n'ont jamais été applaudis encore à Paris, tous méritent l'admiration qu'ils provoquent à chacune de leurs exhibitions.

En premier lieu, il convient de citer Alexandre Munro, le chef de la police de Glascow, qui vient de triompher dans le Championnat des Policemen anglais. C'est un athlète doué d'une habileté rare et d'une force extraordinaire. Son compatriote Jimmy Esson est l'objet d'ovations frénétiques lorsqu'il plaque sur les épaules ses rivaux en quelques secondes. Il n'a que 21 ans, et n'a contre lui que quelque inexpérience, sans quoi rares seraient ceux qui pourraient lui résister.

Les Américains ont de dignes représentants ; le plus sympathique est certainement le nègre Zipps, le garçon d'écurie de Leigh, que connaissent tous les habitués des courses. Cet homme, qui développe les chevaux comme un poids de 10 livres, est un véritable colosse.

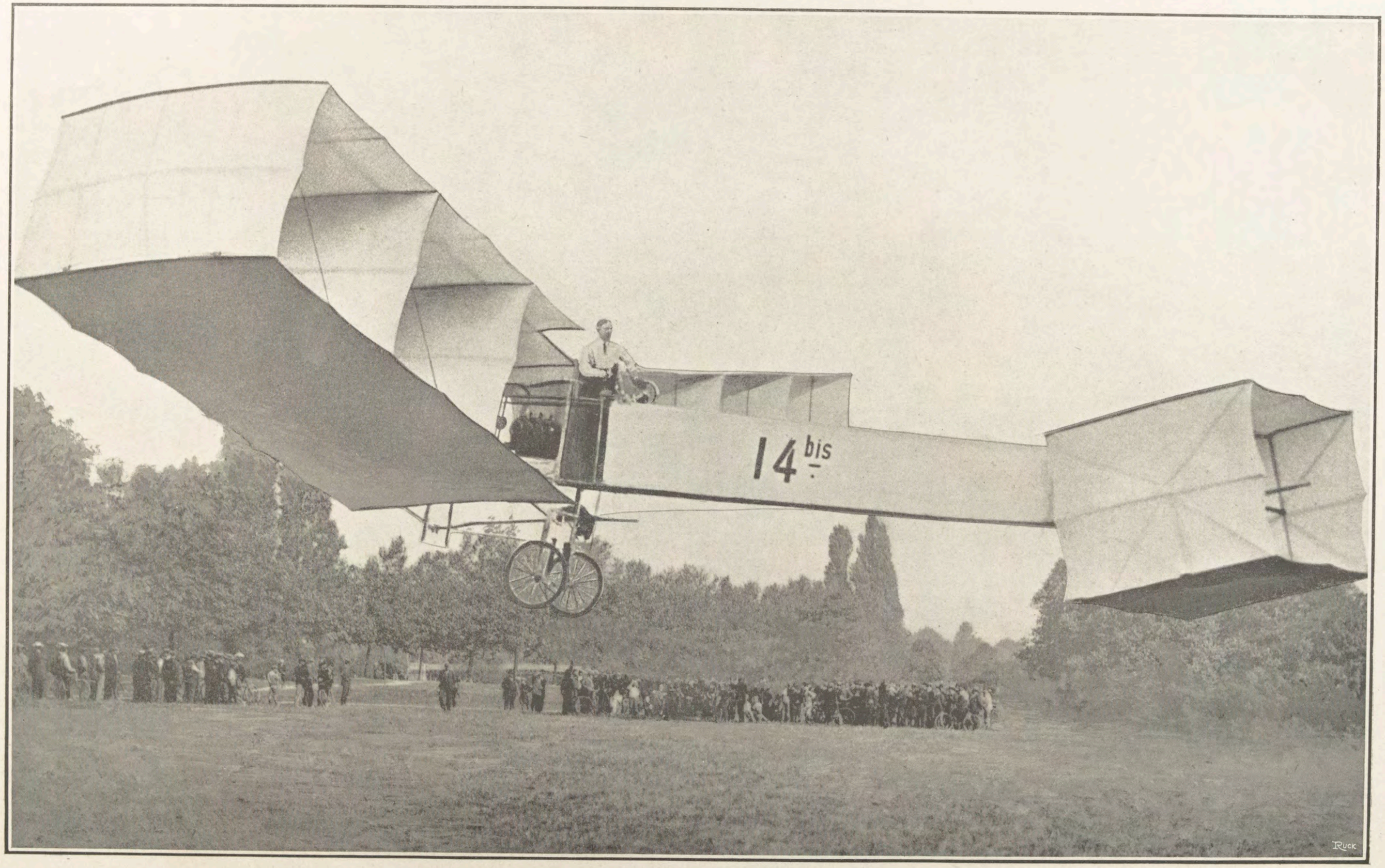
Les Allemands offrent un excellent lot : outre Eberlé, dont nous avons parlé, il convient de signaler Fritz Muller, qui pèse 130 kilos et dont la brutalité n'a d'égale que la force. Cazeaux et lui sont les deux sauvages de la troupe, les anathèmes et même les coussins pleuvent sur eux, mais ils ne se départissent pas de leur calme et ils continuent comme si de rien n'était, s'efforçant avant tout de triompher. En somme, les soirées du Championnat du Monde donnent des émotions qui légitiment amplement l'empressement du public.

FIORAVANTI.

AVANTAGES A NOS ABONNÉS

1. Nos abonnés ont droit à une prime magnifique, consistant en une parure de chemise en titre fixe, d'une valeur de 26 francs. Pour la recevoir, envoyer 3 fr. 50 pour la France, 6 francs pour l'etranger, pour frais divers. 2. L'abonnement étant de 24 francs par an et l'année se composant de 52 numéros à 50 centimes, les acheteurs au numéro pavent 26 francs ; les abonnés bénéficient donc d'une réduction de 2 francs. 3. Les renseignements qui nous sont demandés par nos abonnés leur sont adressés à titre gracieux, alors que nos lecteurs doivent joindre 30 centimes aux demandes de réponses par lettres.

SANTOS DUMONT S'EST ENVOLÉ



Le premier vol plané de l'aéroplane Santos-Dumont.

Le 23 octobre dernier, Santos-Dumont, continuant la série de ses expériences sur la pelouse de Bagatelle, a réussi à s'élever à 3 mètres au-dessus du sol et à parcourir ainsi une distance de près de 50 mètres. Sentant son appareil s'incliner vers la gauche et craignant de capoter, il arrêta son moteur et l'aéroplane vint en contact avec la pelouse un peu trop rapidement, car les deux roues se voilèrent et l'armature fut légèrement détériorée. Santos-Dumont devient le premier détenteur de la Coupe Archdeacon, attribuée à l'aviateur ayant parcouru une distance d'au moins 25 mètres en envolée. Il compte bien, d'ailleurs, ne pas en rester là, et, incessamment, il va recommencer ses essais en vue du Prix de l'Aéro-Club (50 mètres). Il ne désespère pas de pouvoir s'attaquer sous peu au Prix Deutsch, qui comporte un kilomètre en circuit fermé, sans escale.

WALTHOUR

Le stayer américain, Champion du Monde (1904-1905).

LES ROIS DU DEMI-FOND EN 1906

Quels furent les rois du demi-fond, cette année ? Nos couleurs furent brillamment représentées Le record du monde de l'heure et le championnat du monde sont en effet l'apanage de coureurs français

La saison cycliste en plein air s'est terminée dimanche dernier. La réunion du Parc des Princes réunissait quatre des meilleurs stayers : Darragon, Walthour, Mac Lean, Nat Butler, et le départ était donné par Guignard, qui, blessé, la semaine précedente, dans une chute en Allemagne, ne pouvait défendre sa chance et ne voulait pas clôturer sa campagne estivale par un échec certain. Ainsi les cinq meilleurs athlètes se trouvaient réunis et le public parisien ne leur ménagea pas ses acclamations.

A vrai dire, l'homme, que tout le monde connaît, même le profane, c'est Guignard, Guignard qui en 60 minutes a réussi à couvrir la fabuleuse distance de 95 kilom. 025 m. Un tel exploit a fait plus pour la gloire de notre compatriote que toutes les victoires du monde. Aussi bien, il ne s'est pas contenté de ce seul fleuron. Il a fait ample moisson de victoires en Allemagne. C'est là qu'il fut félicité par le Kronprinz, qui désira lui serrer la main.

Une autre etoile francaise a brillé d'un éclat tout particulier au firmament des stayers, pour employer une expression peut-être un peu pompeuse. Il s'agit de Darragon, qui n'a presque jamais été battu, au cours de cette saison, et qui a remporté le glorieux trophée de champion du monde. A leurs côtés, d'autres Français n'ont pas été à dédaigner, tels les Contenet, les Bruni, les Lorgeou, les Parent, etc., etc.

L'Allemagne a eu le monopole de Roblet de Dickentmann, dont les prétentions exagérées ont fait reculer tous les directeurs de vélodromes Français.

A vrai dire, nous nous sommes fort bien passés d'eux et leur absence n'a pas été regrettée.

Nous nous sommes contentés d'Américains dont la valeur est certainement autre que la leur. Walthour, Mac Lean, Nat Butler, Mettling nous ont consacré presque toutes leurs courses. Walthour, champion du monde de 1904 et de 1905, malgré un déclin de forme à la fin de la saison, est toujours le véritable crack que peu d'hommes ont pu se vanter d'avoir battu à armes égales. Nat Butler a toujours tenu les premiers rôles, faisant preuve d'une grande régularité, mais ne possédant pas la maëstria des ténors. Enfin Mac Lean, après des débuts laborieux, a glorieusement terminé sa saison, prouvant que sa réputation n'était pas usurpée.

On put espérer un instant voir ces quatre gloires du demi-fond réunies sur la piste du Parc des Princes en un match homérique. Mais l'un d'eux manquait à la fête. Guignard, comme je le disais plus haut, a dû se contenter du rôle plus modeste de starter et se contenter, ensuite, de regarder et d'applaudir ses camarades. Il est revenu d'Allemagne, en effet, la tête entourée de bandelettes comme une momie d'Egypte. Une chute qu'il avait faite le dimanche précédent au vélodrome de Steglitz, à Berlin, en était la cause. Jusqu'au dernier moment, le courageux garçon avait espéré pouvoir se mettre en ligne, mais, la veille de la course, il dut reconnaître que c'était impossible, et c'est alors qu'il fut remplacé par Nat Butler.

La présence de ce dernier donna d'ailleurs de l'animation à la course grâce à ses légendaires qualités de lutteur.

JACQUES MORTANE.

(Plaques Lumière).

Les héros du demi-fond en 1906.

De gauche à droite, Guignard, le recordman de l'heure, avec 95 kilom. 025 m.; Darragon, champion du monde de 1906; Walthour, champion du monde 1904 et 1905; Mac Lean, vainqueur du Grand Prix de Boulogne, dimanche dernier, au Parc des Princes, couvrant les 100 kilomètres en 1 h. 23 m. 39 s. 2/5, battant Nat Butler de 300 mètres; Darragon de 4 tours et Walthour de 17 tours. Ces quatre hommes peuvent être considerés comme les rois du demi-fond. Jamais peut-être équipe aussi redoutable ne s'est trouvée réunie.

LE SPORT CYCLISTE EN 1906

Par Victor BREYER

Coup d'œil d'ensemble sur la saison qui vient de se terminer ✦ Ses champions ✦ Entre Kramer et Poulain ✦ Les autres catégories ✦

Au risque de paraître « vieux jeu », j'avoue être de ceux pour qui chaque sport doit comporter sa saison active, précédant une période de repos durant laquelle ses protagonistes peuvent se remettre du dur labeur qu'ils auront fourni. C'est pourquoi, sans vouloir amoindrir le moins du monde l'intérêt des programmes que prépare aux fervents de la spécialité l'habile direction du Vélodrome d'Hiver, j'ai, à l'issue de la réunion de dimanche, au Parc des Princes, écrit le mot « Fin » au bas de l'année cycliste 1906.

Discuter le bien ou le mal fondé de cette façon de voir nous entraînerait d'ailleurs hors du cadre de cet article. Admettons, si vous le voulez bien, que je suis dans le vrai, et passons rapidement en revue les événements qui ont marqué le sport cycliste au cours de cette saison, comme aussi les enseignements qu'il convient d'en tirer.

La vogue des vélodromes n'est nullement en déclin

Il en est un, d'ordre général, qui domine tous les autres et pourra combler d'aise les « promoteurs », pour employer le terme américain. A Paris tout au moins, la vogue dont les courses de bicyclettes jouissent depuis déjà nombre d'années ne paraît nullement entamée. La lassitude, qu'on pouvait craindre d'un spectacle dont les manifestations, en dépit de toute l'ingéniosité de ses metteurs en scène, sont forcément monotones, ne s'est pas produite. Fait d'autant plus remarquable que depuis bientôt quatre ans, la capitale n'a pas vu s'écouler un jour férié, hiver ou été, sans qu'un de ses vélodromes ne conviât les fervents autour de ses balustrades.

En réalité, la clientèle est sans doute presque constamment la même, mais elle demeure fidèle. Avec un programme attrayant on est toujours à peu près certain de faire salle comble, ou, en tous cas, d'enregistrer une recette fort coquette. Et ceci est si exact que sans le terrible aléa du mauvais temps, les exploitations vélodromesques du plein air constitueraient des affaires de premier ordre, alors que les caprices de Dame Pluie les contraignent généralement à joindre les deux bouts.

Pour en revenir au public, je crois de toute justice d'ajouter que je comprends parfaitement son goût pour un spectacle sportif qui, — question moteurs à part — est éminemment sain, honnête, nullement frelaté par le jeu et surtout foncièrement sincère dans ses manifestations. Car les sceptiques auront beau hausser les épaules, il n'en est pas moins vrai que le sport cycliste est le plus sincère de tous ceux dans lesquels les professionnels tiennent le haut du pavé. C'est même un côté curieux de son histoire, côté qui mériterait a lui seul un article que je me propose de faire un jour.

Quatre catégories distinctes de coureurs cyclistes

Donc, l'année cycliste 1906 a brillé à tous points de vue d'un éclat au moins égal à celui des précédentes. Je viens de parler du public, parlons maintenant un peu des acteurs ; c'est-à-dire des coureurs.

Pour être complet, il nous faudra tout de suite les diviser en plusieurs catégories distinctes, dont une, celle des routiers, nous entraînera — c'est bien le cas de le dire — hors des vélodromes. De même qu'une étude, si résumée soit-elle, sur les courses de chevaux comporterait forcément des divisions, les épreuves de plat ne pouvant se confondre avec celles d'obstacles ou de trot, de même existe-t-il des différences énormes, des abîmes, entre le sprinter cycliste et le coureur qui se spécialise sur les moyennes ou les longues distances. Bien mieux nous serons amené à établir encore parmi ceux-ci une distinction — elle est capitale — entre ceux qui roulent dans le sillage des entraîneurs mécaniques et ceux, beaucoup moins nombreux, qui se confinent dans la course avec entraînement humain. En y ajoutant les routiers (d'ailleurs généralement les mêmes hommes que ceux de la dernière catégorie), nous arriverons à quatre divisions, qu'il n'est pas mauvais de conserver pour la clarté du récit.

Le meilleur sprinter de la saison

A tout seigneur tout honneur. Le public peut se passionner pour la course avec entraînement par moteurs et des vélodromes importants, comme ceux d'Allemagne, par exemple, ont beau, grâce à elle, et uniquement par elle, attirer dans leurs enceintes des foules énormes, chacun est d'accord qu'il s'agit là surtout de spectacle et qu'au point de vue sport, la course de vitesse domine le reste de telle sorte qu'elle le réduit à rien. Il y a là une opinion qui n'est même pas controversée ; nul besoin donc d'appuyer d'un long préambule la place d'honneur accordée ici aux champions du sprint, de préférence à tous les autres.

La saison 1906 a d'ailleurs été, en ce qui les concerne, particulièrement intéressante. Le retour parmi nous du célèbre crack américain Kramer, la quasi-résurrection de son rival danois Ellegaard, le rôle prépondérant joué dans la plupart des grandes épreuves par les deux coureurs français Poulain et Friol sont autant d'éléments qui ne contribuèrent pas peu a assurer un gros intérêt à la saison qui vient de se terminer. D'autant que nombre d'autres ténors étaient réunis sur nos pistes pour leur donner la réplique. De fait, à la solitaire exception de l'Américain Iver Lawson, le meeting du Grand Prix de Paris qui marqua l'apogée de la saison groupa sur le ciment municipal toutes les « étoiles » dignes de figurer au firmament cycliste.

La tâche de rechercher quel fut le meilleur dans ce lot de champions reste malaisée. Aucun d'entre eux en effet n'a véritablement dominé les autres et ne s'est affirmé le maître, à l'exemple de Zimmerman en 1894, et même de Bourrillon ou de Jacquelin quelques années plus tard. Il me semble pourtant qu'on peut circonscrire les prétentions à cette « couronne » d'un nouveau genre à un trio composé (prenons l'ordre alphabétique) d'Ellegaard, Kramer et Poulain.

En sport, les absents ne peuvent qu'avoir tort ; nous écartons pour cette raison sans hésiter Lawson, Rutt et Mayer, qui n'ont pas pris part à la bataille de 1906 ou y ont pris part trop tard pour y jouer les premiers rôles. Le crack belge Vandenborn, après une superbe campagne hivernale, a marqué en été un déclin trop accentué pour que nous puissions raisonnablement le considérer comme l'homme de l'année. Notre officiel champion national Friol se montra tour à tour extrêmement brillant et très décevant, tandis qu'Arend n'est plus que l'ombre de lui-même. Enfin, malgré quelques bonnes courses, il manque à Dupré et Otto Meyer ce je ne sais quoi qui fait monter d'emblée à un athlète le dernier degré de l'échelle.

C'est donc bien au trio déjà nommé que se circonscrit la querelle, et la palme, je le répète, n'est point si facile à décerner qu'on pourrait le penser.

Lequel des trois ?

Ellegaard, Kramer et Poulain ont, en effet, tous trois des titres sérieux, et la balance peut rester longtemps indécise aux yeux de qui les additionne en toute impartialité.

Après maintes hésitations, il me semble pourtant qu'on peut équitablement réduire le trio à un duo par la soustraction du nom d'Ellegaard. Encore qu'il ait pu décrocher encore une fois — la quatrième — le titre de Champion du Monde, le Danois est venu jouer les premiers rôles trop tard dans la saison, après une longue série d'échecs au printemps et même au début de l'été. Le seul fait que Kramer le précédait en 1906 à chacune de leurs rencontres souligne l'injustice qui consisterait à lui donner le pas sur l'Américain. L'équité sportive laisse donc celui-ci seul aux prises avec notre représentant Poulain. Et, me laissant guider par la seule impression, j'ai alors grande envie d'accorder la palme à Poulain, moins puissant et moins régulier que son rival, mais combien plus brillant et plus souple, plus « artiste » en un mot. Voilà ce que me dicte le sentiment.

Mais le raisonnement, le « papier », comme on dit en argot hippique, réfute aussitôt victorieusement la première thèse. Il démontre que, non seulement Kramer a l'avantage sur Poulain, comme nombre de victoires, et en particulier que le Français a toujours été battu par l'Américain en match, mais encore il accorde à celui-ci l'avantage dans la rencontre que ses circonstances rendirent la plus régulière et la plus probante, c'est-à-dire le Grand Prix de Paris. Rappelez-vous que dans la fameuse finale Kramer, parti en tête et progressivement, sans démarrer, à environ 250 mètres du poteau, emmenait Poulain sur sa roue, sans que le moindre « jour » se fût jamais produit. Or, l'ex-crack de Saint-Nazaire, en dépit d'un effort désespéré, ne put parvenir à maîtriser son rival sur les 120 mètres de la ligne droite finale. Renversez les rôles ou plus exactement les positions, et tous les connaisseurs seront d'accord pour dire que Kramer gagnait d'une longueur.

Comme l'excellente forme des deux cracks, alors au summum de leur condition, ne saurait faire de doute, la question se trouve ainsi résolue par cet exemple décisif, en faveur de Frank Kramer. A l'inamovible champion d'Amérique doit revenir la gloire d'être considéré comme le meilleur sprinter de 1906, encore que le verdict ne soit rendu que par une épaisseur... de pneumatique.

Beaucoup de champions, pas de Champion

On conçoit que je ne veuille pas m'attarder aussi longuement à discuter des autres catégories.

Celle des spécialistes de la course avec moteurs, si intéressante sous le rapport du spectacle... et des recettes, est par trop inférieure à qui veut envisager sa valeur sportive. Secondé par un bon engin, le dernier des outsiders peut battre tous les champions. Ainsi le facteur entraînement acquiert une importance égale, sinon supérieure à celui qui représente la valeur intrinsèque de l'entraîné.

En Allemagne, par exemple, nous voyons un Walthour perdre, sans la moindre exception, les dix ou douze courses qu'il dispute, et un Darragon succomber à maintes reprises derrière des Rosenlocker, des Demke et des Pryzembel. A prendre le résultat brutal de la saison, c'est-à-dire le classement des hommes à l'arrivée de chaque course, l'incontestable champion de 1906 serait Paul Guignard. Et je m'empresse d'ajouter, parce que je le pense, que sa qualité n'est pas niable.

Pourtant, je lui préfère sans la moindre hésitation ce remarquable trio d'Américains — toujours eux ! — que forment Walthour, Mac Lean et Butler, et aussi notre officiel champion dans la spécialité, c'est-à-dire Darragon, que je tiens pour le meilleur de nos stayers, et de loin. On me permettra donc de m'en tenir à cette conclusion qui n'en est pas une, puisque pour faire un choix catégorique il me faudrait prendre des impressions comme base, ce qui constituerait une anomalie, d'ailleurs purement apparente, convient-il d'ajouter.

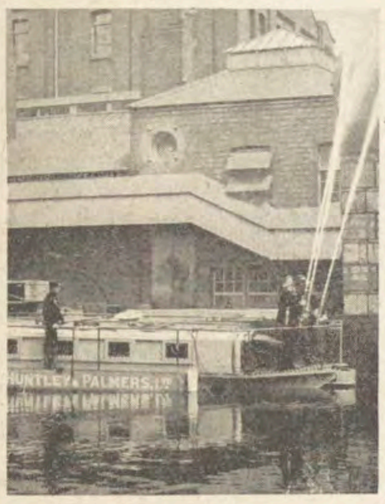
Pottier tout seul

Dans les deux catégories qui nous restent — courses avec entraîneurs humains et courses sur route — la discussion ne doit être ni longue ni confuse : un homme s'impose, en effet, dans l'une et dans l'autre, comme le roi de la saison : j'ai nommé René Pottier.

Vainqueur des deux preuves les plus retentissantes dans chacune de ces spécialités — le Bol d'Or et le Tour de France — il s'affirme comme un crack incomparable, tel que nous n'en avions pas vu depuis de longues années. Et si le domaine du sprint ne nous a point, cette année, fourni de Champion (avec un grand C), le contraste est grand avec celui-ci où se confirme de façon définitive un des plus remarquables athlètes que le sport cycliste ait produits depuis sa création.

VICTOR BREYER.

AUTOMOBILE



CETTE pompe est établie sur un canot automobile. Le moteur met en action la pompe. L'eau ne doit jamais manquer.

ENCORE LE REPOS HEBDOMADAIRE

UN rendez-vous m'appelait dimanche dernier de grand matin à une usine d'automobiles située dans la banlieue ouest de Paris. La grille était fermée, comme il convient en un jour dominical. A ma sonnerie, elle s'ouvrit, j'aperçus la cour où dormaient alignés quatre ou cinq specimen de la grande marque.

Derrière, les ateliers s'étendaient muets, endormis. Nul bruit d'outils, nul halètement de machine. La paix du Seigneur.

Seul le gardien ordinaire lavait a grande eau les dalles de l'entrée.

— Eh quoi ! lui dis-je, vous ne savez donc pas que c'est aujourd'hui dimanche et que vous n'avez pas le droit d'être à l'usine ?

Où voulez-vous que j'aille, Monsieur ? répartit cet homme simple. L'usine est ma demeure. Faut-il que je la quitte et que j'aille errer jusqu'à ce soir sur les quais mal pavés de la cité ? Dois-je passer la nuit sur un banc du bois de Boulogne, me repaitre daus les guinguettes de nourriture douteuse, hebdomadaire exilé de la table de famille ?

Cependant, la porte s'ouvrait, donnant passage à quatre jeunes hommes l'un vêtu d'une cotte et d'un bourgeron bleus d'autres couverts de cuir ou de peaux de bêtes.

Mais vous aussi vous allez travailler, leur dis-je.

– Comment feraient-ils autrement, me répondit un contremaitre. En voici un qui part pour Rouen où il va livrer une voiture à un client qui l'attend avec impatience, celui-ci va faire essayer cette limousine à un riche américain qui l'achètera sans doute au retour ; cet autre remonter les pneus de ce phaéton, que son propriétaire doit venir chercher dans une heure. Toutes chose que, n'en déplaise à la loi, il nous est impossible de remettre au lendemain.

— Et le quatrième ?

— Le quatrième, mais c'est celui qui va vous conduire à Gaillon dans la 60-chevaux.

— C'est ma foi vrai, et puisque la loi ne vise pas les journalistes, elle ne doit pas s'appliquer non plus à ceux qui les conduisent.

F.-A. WHEEL.

UN conducteur se lance sur une pente qui se relève. Projeté dans le vide il revient sur une autre piste où il s'arête.

CYCLISME

AGÉ de 3 ans et demi, Gaston Sourdes accomplit une performance extraordinaire : 6 kilomètres par jour en bicyclette.

COURSE OU COURTOISIE

UN de nos lecteurs de Manaos, M. Americo Cœlte, nous écrit pour nous demander notre avis sur une question qui lui semble délicate.

« Il y a eu ici, nous dit-il, un match entre les deux coureurs cyclistes Pedro Vasques, champion portugais, et le champion de Manaos, Stœssel. La course était de mille mètres. Pendant deux tours ils ont fait du sur place, au troisième ils ont emballé. Au dernier virage, Pedro Vasques, qui menait et semblait gagner, dérape et tombe. Stœssel continue, mais avant de passer la ligne d'arrivée, s'arrête et va au secours de son camarade. Deux opinions sont en présence : les uns disent que c'était pour Stœssel, un devoir de s'arrêter, les autres assurent qu'il n'y était nullement obligé. Qu'en pensez-vous ? »

La réponse est plus simple qu'il ne semble à M. Americo Cœlte. Dans les courses de bicyclette, les coureurs ne sont jamais forcés de s'arrêter en cas de chute d'un de leurs adversaires. C'est un des aléas du sport. Mais le plus souvent, par *pure courtoisie*, le cycliste ne veut profiter d'un accident et il abandonne, préférant recourir.

D'autres fois, dans les matches on convient que tout incident qui se produira avant que la cloche ait sonné (crevaison de pneumatique, chute, etc...) entraînera l'annulation de l'épreuve, et qu'elle sera recommencée. Ce moyen est le meilleur, car de cette façon, les coureurs lutient à armes égales et leur effort a l'emballage, n'est pas annihilé. Ils ne sont pas obligés de recourir plusieurs fois la même course.

L'acte de Stœssel est louable, et la plupart de nos coureurs en auraient fait tout autant a sa place, mais il n'y était nullement forcé et pouvait très bien pousser jusqu'au poteau. Je ne sais si le public de Manaos est semblable au public français, mais je ne crois pas trop m'avancer en déclarant qu'à Paris, s'il avait agi autrement, il aurait recueilli une ample moisson de sifflets.

Dans les vélodromes, on est très chevaleresque !

JACQUES MORTANE.

LE Prix du Premier Pas pour former des champions a été gagné par Texier. Etendu, le coureur se repose sur ses lauriers.

RÉSULTATS TECHNIQUES

Du 21 au 27 octobre.

AUTOMOBILES

Dimanche 21 octobre.

Dourdan. — *Kilomètre lancé* : 1. Guinness (grosse voiture) (20 s.), 2. Villemain (voiture légère) (26 s. 3), 3. Giuppone (motocyclette) (28 s.), 4 Cissac (motocyclette), 28 s. 3), 5. Anzani (motocyclette). 30 s. 1), 6. Viton (touriste) (30 s 4), 7 Malon (31 s. 3).

CYCLISME

Dimanche 21 octobre.

Parc des Princes. — *Scratch.* 1. Gardellin, 2. Broka, 3. Thuau. *Tandems* : 1. Dupré-Doerflinger, 2. Verri-Delage, 3. Broka-Schwab. *Demi-fond (1 heure derrière motos).* — 1. Darragon (78 kilom. 106), 2. Mac Lean (à 640 m.), 3. Walthour (à 13 tours).

ATHLÉTISME

Dimanche 21 octobre.

Gentilly. — *Prix Brennus* (200 m.) : 1. Choisel, 2. Belin du Coteau, 3. Colombocin, t. : 23 s. 3/5. *Grand Prix de Montrouge* (800 m.) : 1. Poulenard, 2. Lécuyer, 3. Krezz. t. : 2 m. 36. *Prix de Montsouris* (100 m. handicap) : 1 Belin du Coteau (0), 2. Choisel (0), 3. Lagailu (5), 4. Gaté (6), t. : 11. s. 3/5. *Challenge des Champions* (4.827 m.) : 1. Ragueneau, 2. Rax (à 3 m.), 3. Hollandre (à 100 m.), 4. Renard (abandonné), t. : 16 m. 23 s. 1/5.

HIPPISME

Dimanche 21 octobre.

Chantilly. — *Prix Gladiateur* (6.200 m.) : 1. Clyde, à M. Veil-Picard (Cormack), 2. Kazbek, 3. Cousine Bette. (6 partants.)

Mercredi 24 octobre.

Le Tremblay — *Prix du Champ Brûlé* (1.400 m.) : 1. King James, à M. Balli (Shields), 2. Glouglou II, 3. Mélodie II. (3 partants.)

Jeudi 25 octobre

Chantilly. — *Prix de Conde* (2.000 m.) : 1. Claudius, a M. Kousnetzoff (Hobbs), 2. Mordant, 3. La Marmotte. (12 partants.)

A PROPOS DU TOURIST-TROPHY

ON nous prie de dire que c'est une voiture Clément sortant des usines du Pré-Saint-Gervais qui s'est classée quatrième en vitesse et première en consommation dans l'épreuve du Tourist-Trophy.

BIBLIOGRAPHIE

LA *Côte d'Argent*, par Maurice Martin, préface de J.-H. Rosny. — La *Côte d'Argent* est un des plus remarquables et des plus pittoresques récits de voyage qui aient paru en ces dernières années. Histoire attrayante et très documentée des caravanes d'exploration à cheval et en chars landais (bros) le long du poétique littoral argenté de Gascogne, parmi les plus vastes étangs de France, sous la gigantesque forêt landaise grande 100 fois comme la superficie de Paris et 53 fois comme la forêt de Fontainebleau ! Région française restant la moins connue de toutes, entre l'embouchure de la Gironde et celle de l'Adour. Pays magnifique de chasse et de pêche. Contrée d'une richesse et d'une beauté insoupçonnées, le voyageur jugeant malheureusement les landes de Gascogne par le monotone parcours de Bordeaux-Bayonne sur la voie ferrée.

Dans ce superbe ouvrage illustré, l'auteur parle aussi d'un grand projet de boulevard pour automobiles entre Arcachon et Biarritz.

Tous les automobilistes, tous les touristes voudront lire cet ouvrage aussi littéraire que documenté, l'une des œuvres maîtresses de Maurice Martin.

ATHLÉTISME

La Renaissance Athlétique et le Racing-Club de France, ouvrage très intéressant de M. Georges Bourdon, vient de paraître.

POUR L'ÉTERNITÉ

QUELQUES honorables membres du Conseil de l'U. S. F. S. A. ont soutenu récemment une motion disposant que « tout unioniste ayant contrevenu a l'article 2 des règlements généraux de l'Union (définition de l'amateur) ne pourra jamais être requalifié.

On prétend que des propositions baroques sont parfois discutées au sein de cette estimable fédération, ce qui semble bien étonnant, de la part de gens aussi sages et aussi intelligents. Celle-ci, pourtant, serait de nature a nous le faire admettre.

Comment ! c'est au moment où, en notre pays, on vient de supprimer la peine de mort, toujours fâcheuse en cas d'erreur judiciaire, que l'Union des athlètes entendrait la rétablir, moralement, bien entendu, pour ses membres ! Ainsi un monsieur qui aurait donné pendant deux mois des leçons de gymnastique, ou déjeuné avec le cousin du frère d'un coureur professionnel, ou brisé, au cours d'une orageuse réunion de famille, un de ces invraisemblables « objets d'art » que nos amateurs sont obligés de collectionner, ce monsieur-là perdrait a tout jamais son titre de « pur », sans espoir de requalification possible ? Pour de pareils coupables point de rappel, point de rachat, point d'amnistie ?

MM. Danger et Reichel ont fait sonner heureusement la cloche du bon sens : ils ont fait remarquer que bien souvent certains jeunes gens ont pu s'égarer quelque temps et commettre une erreur et redevenir ensuite de parfaits unionistes. Ce n'est pas une trouvaille bien remarquable que ces deux messieurs ont faite là. Ce n'est que l'application à l'U. S. F. S. A. du précepte de l'Evangile, adopté par toutes les sociétés modernes. Mais il faut bien leur en faire honneur, puisque le projet de loi sus-mentionné n'a pas été accueilli par un éclat de rire général.

Il est vrai que l'Union est tellement absorbée par les efforts généreux et éclairés qu'elle consacre au développement des sports athlétiques, qu'on ne saurait lui tenir rigueur d'avoir oublié ce petit principe fondamental. On ne peut pas penser à tout.

FERNAND BIDAULT.

UN match d'escrime aura lieu en décembre. Kirchhoffer se rencontrera avec De Smedt, dont nous donnons le portrait.

HIPPISME

LA nouvelle mangeoire permet aux chevaux de ne pas baisser la tête pour prendre l'avoine, grâce à un dispositif très simple.

INTERVENTION DE L'ETAT

A la suite des événements de Longchamp, le ministre de l'Agriculture a décidé de confier au Comité des Courses la mission de reviser le Code des Courses, afin d'éviter le retour de semblables incidents.

Mais il a compté sans l'indignation générale du public spécial des amateurs éclairés du sport hippique : Comment l'Etat se permet-il d'intervenir ? C'est, à brève échéance l'agonie du turf, la mort des courses. Il est, du reste, un fait à remarquer : en France, plus que partout ailleurs, dès qu'une entreprise semble près de sombrer, c'est la faute du gouvernement, et le devoir de l'Etat est d'intervenir pour sauvegarder les intérêts engagés qui concourent à la prospérité économique de la nation.

Que si, au contraire, cette même entreprise réussit, l'Etat n'est plus qu'un gêneur qui veut recueillir les bénéfices d'un succès auquel il n'a pris aucune part.

La vérité n'est pas dans ces théories extrêmes : elle réside plutôt dans une solution intermédiaire qui s'inspirerait de chaque cas particulier pour se prononcer. Il est un point notamment sur lequel l'intervention de l'Etat est d'une absolue nécessité : c'est lorsque l'ordre public est en jeu.

Ainsi, quand une pièce de théâtre excite parmi le public des passions trop violentes qui se traduisent en des gestes non moins violents, l'autorité a le devoir d'exiger des coupures ou même de fermer le théâtre. Qu'on se rassure : dans la question qui nous occupe, il ne s'agit que de coupures et de modifications. Mais si, grâce à celles-ci, je puis, modeste sportsman, joueur acharné ou promeneur indifférent, aller sur un hippodrome avec la certitude de ne pas revenir les vêtements en loques et le corps passé à tabac, je trouverai que l'Etat n'avait pas tort en priant les Sociétés de Courses de bien vouloir consentir à une revision de leur Code des Courses.

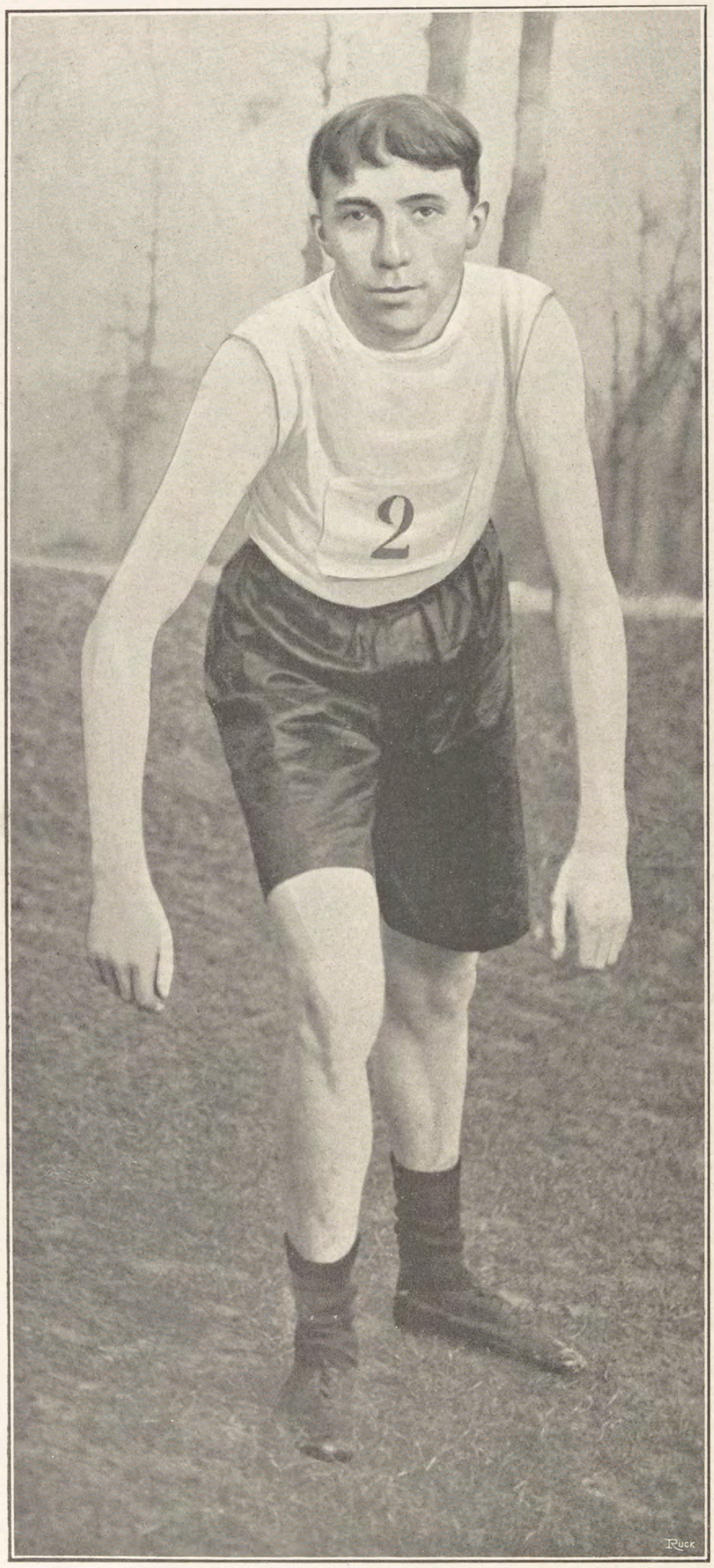
BOIARD.

1.280 fr. 50 au pesage, 427 francs à la pelouse, tel est le joli denier rapporté par Sèville II, à M. Jarlie, à Saint-Cloud, le 22 octobre.

COMMENT J'AI PERDU LE ROOSEVELT

Par L. de FLEURAC

Le grand favori, de Fleurac, raconte aux lecteurs de la *Vie au Grand Air* comment il a perdu l'épreuve classique qu'il avait gagnée trois fois en 1902, 1904 et 1905



Keyser, gagnant du prix Roosevelt, au Racing Club.

Quoique de Fleurac fût le grand favori du Roosevelt, qu'il avait déjà gagné trois fois en quatre ans, son jeune camarade de club, Keyser, avait de nombreux partisans. Il a répondu à leurs espérances en enlevant la première place dans cette épreuve classique, couvrant les 4.827 mètres du parcours en 15 m. 16 s. 1/5.

Oh! c'est bien simple : Pris de vitesse dans la dernière ligne droite, je n'ai pu résister au déboulé final de Keyser, et, sans pour cela m'être effondré, comme le prétendent quelques-uns, j'ai fini à petite allure.

Ce qu'il est plus intéressant de savoir, c'est le pourquoi de cette fin de course, et aussi de la tactique que j'ai suivie durant les neuf tours du Roosevelt.

Depuis longtemps déjà, j'avais suivi avec un intérêt que l'on voudra bien reconnaître justifié, les progrès étonnants de celui qui l'an prochain battra tout le monde à partir de 800 mètres. J'avais remarqué que Keyser possédait une pointe de vitesse que je ne saurais mieux comparer qu'à celle de Soalhat. Même envolée légère et progressive, qui laisse sur place le coureur mal averti et contre laquelle il y a peu de chose à faire, car cet emballage en souplesse ne peut être vaincu que par un emballage du même genre mais d'un mécanisme supérieur.

Des esssais récents qu'avait faits Keyser contre de bons sprinters ne m'avaient laissé aucun doute sur sa pointe finale.

Que me restait-il donc à faire pour pouvoir lutter avec espoir de succès?

Chercher à lâcher au train celui qui me battrait en vitesse et à annihiler par une avance prise durant la course, le fameux déboulé sur l'issue duquel je n'avais pas à avoir d'illusions.

J'ai été quand même battu, parce que, seul à faire le train, je n'ai pu suffire à cette tâche que bien peu de coureurs osent entreprendre, et que je n'ai pu fournir dans le dernier kilomètre la dose de train qui aurait été nécessaire pour me donner les 15 mètres d'avance que j'espérais avoir à l'entrée de la ligne droite.

Ceci posé, voyons ce que fut la course en elle-même.

La course. Le départ très rapide mené par Geffroy devant Keyser me sembla un peu incompréhensible, car je n'ai pas encore saisi la raison pour laquelle les managers du jeune champion avaient décidé de faire mener ce train fou. Avaient-ils l'intention de m'étouffer dès le début de l'épreuve, de façon à me faire lâcher? Si telle était leur intention, elle n'a pas donné le résultat prévu, car j'ai tout simplement suivi, sachant bien que ce n'était qu'un feu de paille. Mes prévisions se justifièrent, car lorsque Geffroy eut donné sa mesure, il s'effondra avec une brusquerie qui faillit bien jeter à terre ceux qui le suivaient.

Le tour suivant vit un train absolument nul pendant lequel Keyser en tête surveilla l'allure fantaisiste du Montrougien Hollandre qui, tantôt au milieu de la piste et tantôt près de la corde, promenait une grande foulée paresseuse. Cela ne pouvait durer et j'eus vite fait de me décider à faire le train moi-même. Cela faisait sept tours à courir en tête; tâche dure, pas impossible quand on a le cœur bien attaché et qu'on est bien entraîné au train. Sans hésiter une minute, j'allongeai un peu et pris le commandement; derrière moi Keyser s'accrocha rageusement, bien décidé à ne pas me lâcher d'une semelle.

Désormais le problème était bien simple. Irais-je assez vite pour éreinter mon suiveur? Résisterait-il assez pour me lâcher dans le dernier effort?

A franchement parler, parmi les spectateurs de la réunion du Roosevelt, y a-t-il eu quelqu'un qui, jusqu'au déboulé final, a pu dire sans parti pris : « Keyser va gagner »? Je ne le crois pas.

L'un suivant l'autre, toujours dans la même foulée, nous avons couvert toute la fin du parcours comme une équipe de tandem, nos bras et nos jambes se mouvant de façons identiques et donnant aux spectateurs l'impression de deux mécaniques bien réglées, plutôt que de deux coureurs produisant un effort.

Chemin faisant, j'attendais le moment que j'avais choisi pour porter à mon concurrent une attaque que j'espérais décisive.

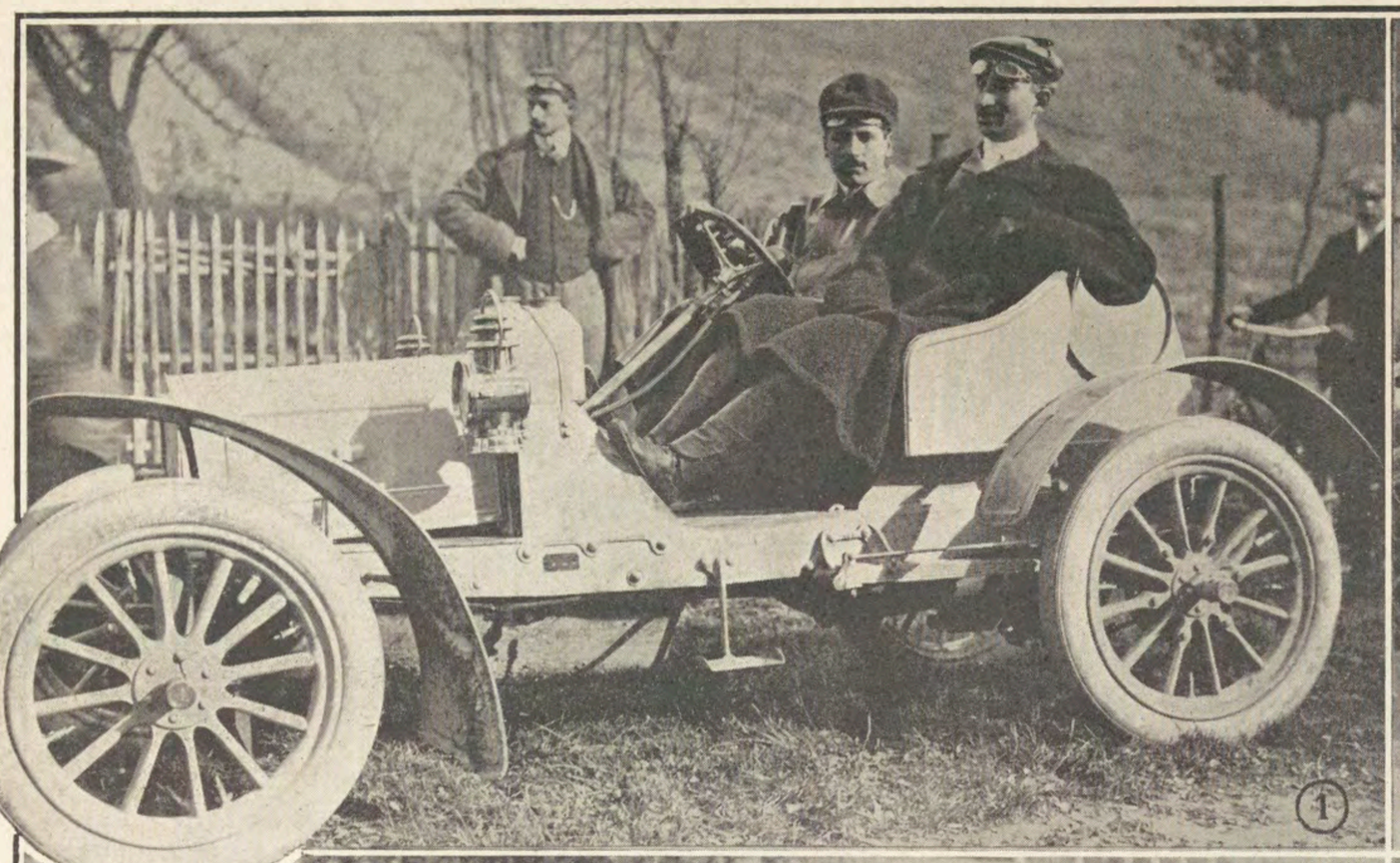
Après un cinquième tour assez rapide, je partis à fond au début du sixième, démarrant comme si le poteau d'arrivée eût été trois cents mètres plus loin. Derrière moi, le bruit du pas continua; je poussai encore, le même bruit me poursuivait toujours sans paraître s'éloigner. Après un dernier effort toujours aussi infructueux, je repris une allure plus lente, me réservant pour le tour final, où je voulais jouer mon dernier atout.

L'emballage et l'arrivée La cloche: Keyser arrive à ma hauteur, je lutte et conserve la tête, poussant comme un fou; deux fois encore mon concurrent s'avance à ma droite et deux fois encore je résiste. Dans le dernier virage, où veillait le vieux Deloge, je pars à fond, toujours sans succès. La ligne droite enfin, et là-bas, tout au bout, l'arrivée. Je pousse encore, mais soudain, avec une souplesse inouïe, Keyser passe sans effort apparent à ma droite. Je suis battu, tant pis pour moi. Mais j'ai cette consolation que cela n'a pas été sans lutte, et que mon adversaire, par sa victoire, s'est classé au tout premier rang des coureurs à pied.

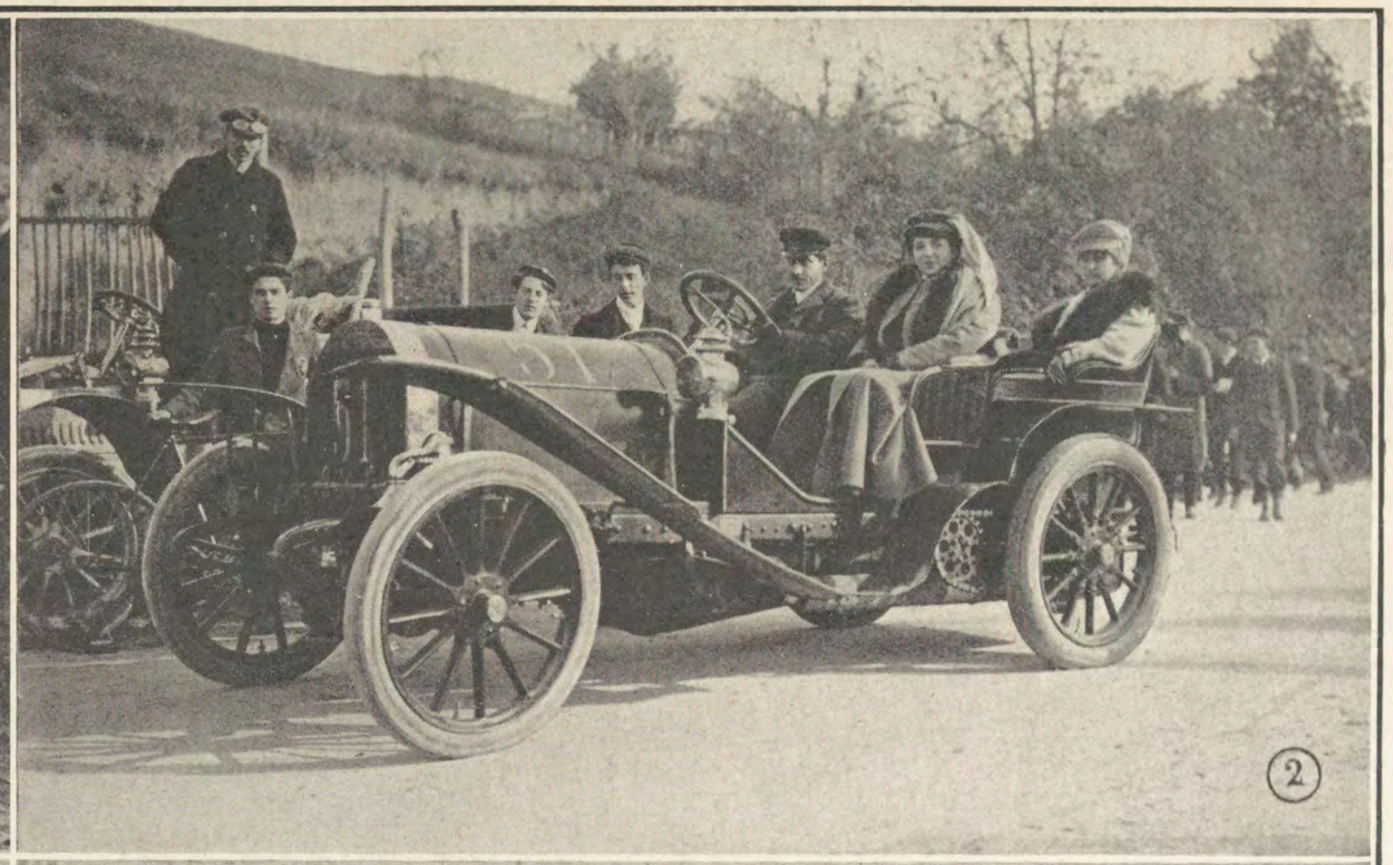
Keyser ira loin, c'est un vieux qui le lui prédit. Qu'il apprenne à se ménager, qu'il perfectionne petit à petit sa tactique et ses merveilleux moyens naturels, et, dans peu de temps, personne ne le battra.

L. de Fleurac.

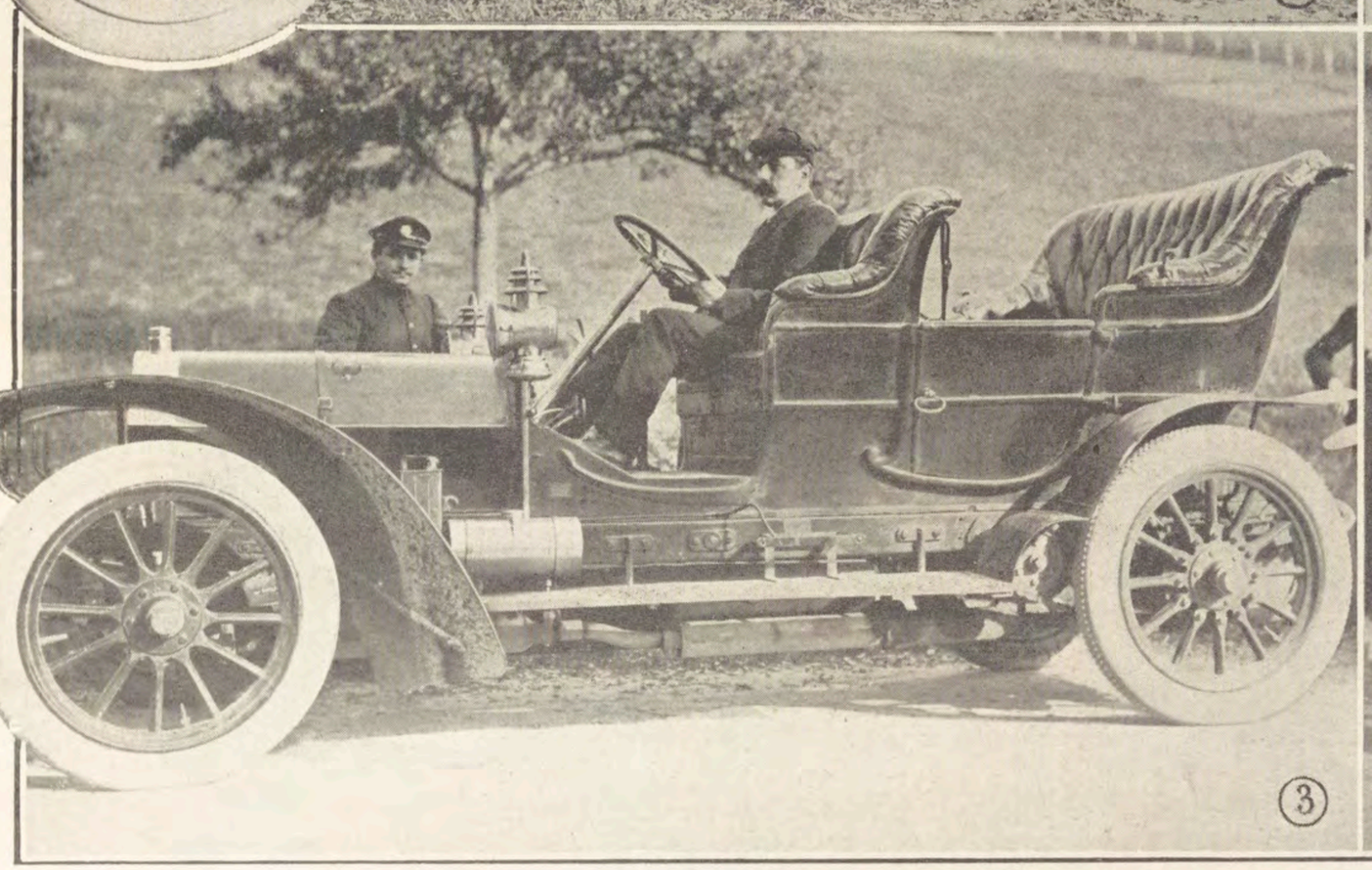
LA COURSE DE COTE DE GAILLON [1] (*Suite*)



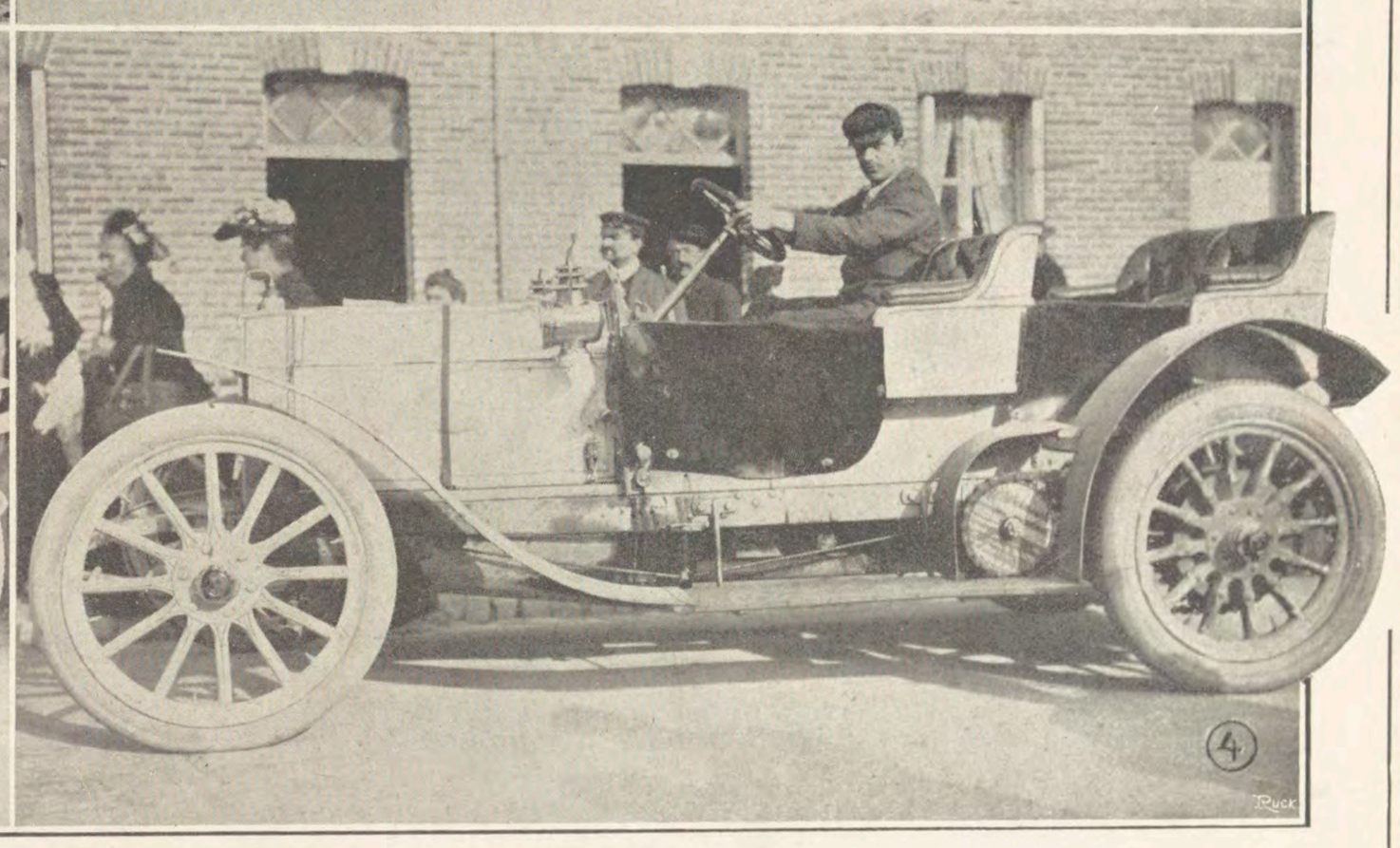
1



2



3



4

1. Naudin, premier de la classe A (châssis de moins de 4.000 francs), en 2 m. 3 s. 1/5 (ancien record Gachet, 2 m. 37 s. 4/5). Voiture Sizaire *et* Naudin, *pneus* Michelin.

2. Torand, premier de la classe F (18.000 à 25.000), en 54 secondes. Voiture Berliet, *pneus* Michelin, *magnéto* Simms-Bosch.

3. Daraud, premier de la classe D (12.000 et 15.000) carrosseries lourdes, 1 m. 19 s. 4/5 (ancien record Peltzer, 1 m. 27 s. 3/5). Voiture Motobloc, *pneus* Continental.

4. Viton, premier de la classe C (au-dessus de 25.000 francs, et premier des touristes), en 45 s. 1/5 (ancien record de Lanreinty-Tholozan, 47 s.). Voiture Rochet-Schneider, *pneus* Continental, *magnéto* Simms-Bosch.

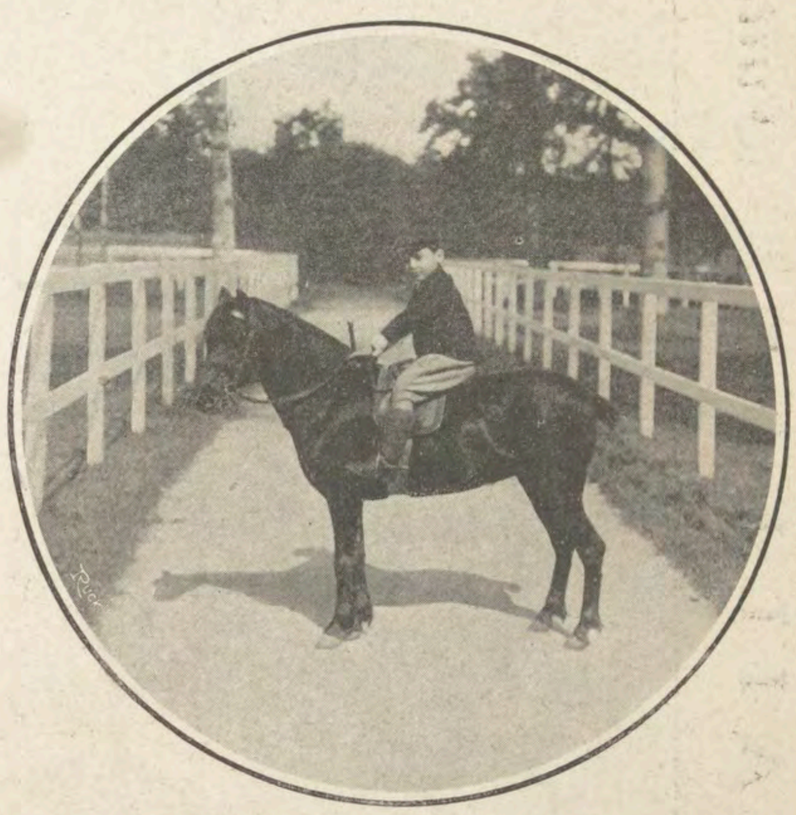
Non seulement les coureurs de vitesse, mais encore les touristes, firent une hécatombe de records. Le meilleur temps des touristes fut atteint par la 70-chevaux de Viton, qui gravit la côte en 35 secondes, soit à une vitesse de 80 kilomètres à l'heure, prenant en outre la première place du classement des deux journées (Dourdan-Gaillon) additionnées.

(1) Voir pages 793, 795 et 797.

L'ÉDUCATION DU JOCKEY

Débuts difficiles ✍ De la corvée de litière au Grand Prix ✍ Le moyen de se faire maigrir ✍ L'alimentation du jockey ✍ Des anecdotes ✍ ✍

Sous le regard de cent mille spectateurs, félicité par les uns, envié par les autres, admiré par tout le monde, le jockey rentre au pesage après une victoire brillamment remportée. Descendu de cheval, il semble avoir perdu de son prestige : sous une apparence chétive, la face enfantine, le corps étroit, les jambes maigres, chaussées de bottes minuscules, il est cependant le roi du turf, celui sur qui sont fondées les espérances de tous : du propriétaire, de l'entraîneur et du joueur.



Le Petit Bara.

Dès l'âge de 6 ans, le jeune Bara était déjà un cavalier accompli.

Sa vie est des plus bizarres, son succès des plus étonnants, c'est un géant et c'est un nain, c'est un phénomène, que ce « gosse » de quinze ans. Il est entré dans une écurie tout jeune, par vocation ou par hasard, parce qu'il aimait le métier, parce qu'il était un passionné du cheval, parce que son père était entraîneur, ou simplement parce qu'il était voisin d'un établissement d'entraînement. Dans quelques cas il est Français, mais rares sont les « cravaches » qui ne portent pas un nom anglais. Barillet, Adèle, les frères Sauval sont les plus connus parmi nos nationaux. Tous les autres sont nés outre-Manche ou quelque part, dans un centre anglais de France, du côté de Chantilly ou de

Sur les allées d'entraînement.

Chaque matin, le petit Bara, monté sur un poney, s'entraînait sur les allées d'entraînement de Chantilly, aux côtés d'un cheval qui menait le train.

Le jeune Lawrence.

Le fils de l'entraîneur Lawrence, à l'exemple du petit Botten, du petit Bara, a commencé très jeune.

Maisons-Laffitte, d'une famille d'hommes de cheval. Tout jeune, le futur jockey a été conduit à l'écurie, mais, loin d'être appelé à monter à l'entraînement, il a dû procéder aux corvées ; il lui a fallu d'abord se familiariser avec le maniement de la fourche et de la brouette ; l'enlèvement de la litière et le nettoyage des cours ont été ses premières occupations.

L'après-midi, tandis que les anciens se rendaient à l'hippodrome, lui prenait le chemin de la maison, où l'attendait le nettoyage de la vaisselle, celui des chaussures et une foule d'autres occupations analogues.

Peu à peu, le « patron », l'ayant remarqué, l'admet-

L'apprentissage du départ

Si donner le départ est un métier qui demande une grande habileté, prendre un départ est chose assez délicate. Au milieu des 2 et des 3 ans, toujours monté sur son poney, le jeune jockey apprend à partir.

tait au pansage des pur-sang, le laissait bientôt s'essayer sur un bidet quelconque et, un beau matin, le juchait sur un cheval tranquille. Le rêve du lad commençait à se réaliser. Il promenait les chevaux au pas dans les allées d'entraînement et même parfois leur faisait prendre un galop, à la fin duquel il rentrait les bras rompus, le rein brisé, mais l'âme ravie.

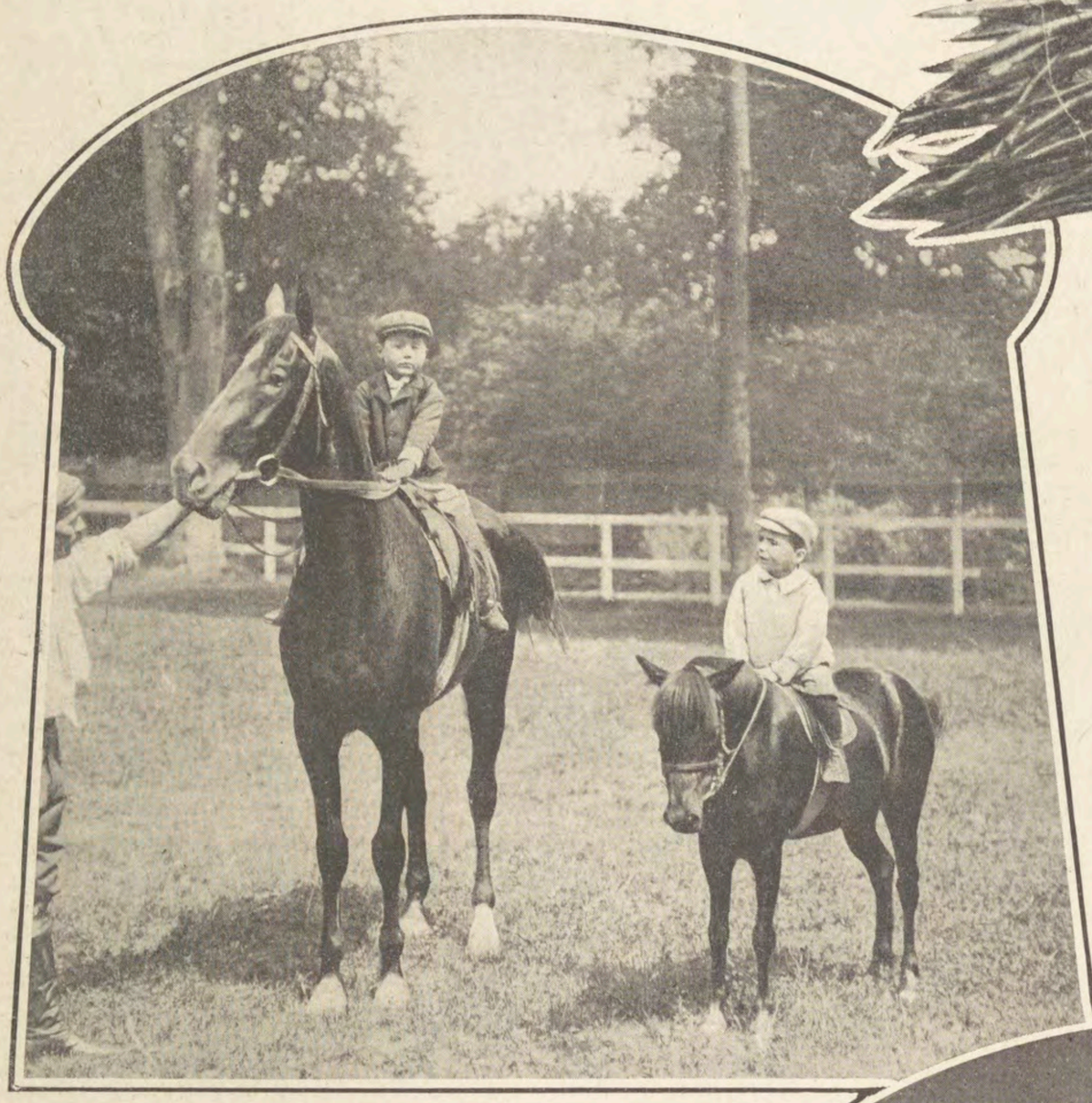
Après que, satisfait de la monte du futur crack, l'entraîneur l'a éduqué sur les finesses de la conduite d'un cheval, il est admis à débuter dans une des épreuves que la Société de Sport de France réserve spécialement aux apprentis. Elles avaient lieu autrefois à Colombes, mais depuis la récente ouverture de l'hippodrome du Tremblay, c'est sur ce dernier champ de courses que nous assisterons désormais aux révélations des princes de la cravache. Ces débuts ont lieu à des âges fort différents. Quinze ans, douze ans, huit ans même, comme dans le récent cas du jeune Georges Bara, et c'est quelquefois d'une façon un peu tumultueuse que les débutants mènent leurs chevaux au poteau. Mais il faut leur pardonner : jeunesse est souvent folle. D'ailleurs ils s'assagissent vite. Les conseils ne leur sont pas ménagés et quelques-uns savent en profiter, et bientôt, à vingt ans ou bien après la trente et unième victoire, ils deviennent jockeys.

Mais l'âge vient, le jockey grandit, et avec l'âge vient le poids, cet ennemi constant qui rend le jockey soucieux. C'est qu'il doit conserver sa légèreté, autrement c'est la fin, la retraite, tout espoir de fortune évanoui.

Aussi par tous les moyens possibles cherche-t-il à se maintenir dans cet état de maigreur qui le rend caractéristique. Ce n'est que par une succession de traitements spéciaux qu'il y parvient.

Sur les obstacles.

L'entraînement sur les obstacles n'est pas oublié. Ce n'est point aussi dangereux qu'à Auteuil, mais il y a un commencement à tout.



Deux fines cravaches.

Le petit Bara est monté sur un grand cheval, pour promener son jeune frère, qui a enfourché le poney de son aîné.

course. Mais aussi, que d'inconvénients résultent de ces jeûnes prolongés ! on se débilite rapidement, l'estomac fonctionne plus difficilement.

Malgré tout, malgré les conseils, malgré le poids, tous n'arrivent pas à mériter leur titre. En course, comme dans toute chose, il y a la manière.

Botten qui, le matin allait au lycée et le soir sur l'hippodrome, fit ses débuts avec une jument, Minette, et gagnait la course, rapportant 458 francs par unité de dix francs. Après la course, la jument était réclamée par M. de Brémond. Botten, apprenant cette nouvelle, se mit à pleurer : il espérait encore gagner avec elle. Ce que voyant, M. de Brémond lui promit que la monte lui serait réservée chaque fois que la jument courrait. Le gamin fut ainsi calmé, et son père, pour le récompenser, lui fit cadeau d'un cheval, le Général Simon, qu'il montait quelques jours après. Sur le point de gagner, il perdit la tête... et la course. Cette fois, une gifle de son père le punissait de son inattention.

PAUL MÉGNIN.

Autrefois, couvert de plusieurs pardessus et de flanelles multiples, le jockey s'exerçait à la marche a pied, souvent à la course, et, chaque matin, avalait des kilomètres, afin de prendre une « suée » qui devait le faire fondre.

Aujourd'hui, les bains de vapeur ont remplacé scientifiquement ce mode un peu primitif de transpiration. Une demi-heure dans une étuve à température moyenne, puis quelques minutes dans une chambre un peu plus chaude, un brusque refroidissement, massage, douches et l'homme perd facilement cinq ou six livres en un jour.

Au bout de la semaine, c'est huit ou dix kilos de moins que pèse le jockey. Si le résultat n'est pas suffisant, on emploie les édredons et l'on peut aussi revenir à la marche. Une veille de Jockey-Club, Nash Turner venait de Maisons-Laffitte à Paris et s'en trouvait fort bien.

Une alimentation très faible est aussi nécessaire. Le matin, au réveil, une tartine de pain beurré. A midi, un peu de viande, le soir, rien, peu de vin ou du thé. Bates, lui, reste deux jours sans rien prendre, avant la

Au galop !

Malgré le petit format du poney et la jeunesse du cavalier, le jeune Bara suit aisément l'allure des jockeys à l'exercice.

LE PRIX SAINT-FIRMIN

Par SAINT-GEORGES

La réunion du jeudi à Chantilly, sous un ciel sombre, avec pluie et vent, avait paru infiniment triste ; le Prix de Condé avait été trop insignifiant pour effacer l'ennui de cette vilaine journée. Les détracteurs de ce meeting d'arrière-saison avaient eu beau jeu à dénigrer et à faire valoir les raisons péremptoires. Le dernier dimanche, comme le dimanche précédent, leur a donné tort, et tout le monde s'est ressouvenu, sous le clair soleil que tant et tant de fois nous avons eu à la fin d'octobre, les après-midi automnales d'une douceur exquise et d'un charme pénétrant dans le cadre ravissant de forêts et de collines boisées aux tons d'or fauve.

Les événements de Longchamp nous ont privés d'épreuves attendues, parmi lesquelles le Prix du Pin; néanmoins, le Prix de Saint-Firmin a suffi à donner beaucoup de relief au programme du dernier jour. Ces débutants tardifs sont toujours l'objet d'une vive curiosité. Ajax s'est fait connaître dans cette épreuve. Le vainqueur de 1905, Ganelon, a été considéré tout l'hiver comme un candidat sérieux du Derby. Toutefois, si les vainqueurs de cette épreuve ont été rarement des cracks de première grandeur, quelques-uns ont eu une carrière honorable.

Le gagnant du Prix Saint-Firmin.

Prince d'Orange, par Gardefeu et L'Orangerie, à M. de Brémond, monté par Ransch, a été classé premier du Prix Saint-Firmin, dimanche dernier, à Chantilly, Jasmin ayant été distancé de la première place.

Cette année, nous sommes à la recherche d'un astre. Tout ce que nous avons considéré n'a pas éveillé nos enthousiasmes sportifs; on ne discute même pas la valeur des performers de la génération de 1904. Disons le mot : on les trouve mauvais. Mordant, qui a fini devant Pernod, à Maisons, ne peut rendre du poids à une bête bien anodine, transfuge de prix à réclamer. Ouadi Halfa, considéré comme un cheval de bon ordre par son écurie, s'est effondré. Calomel manque d'envergure et n'apparaît que comme un peu mieux qu'un animal utile.

On cherche un crack L'a-t-on découvert dans le Prix de Saint-Firmin ? Les cinq premiers ont fini dans un mouchoir, ce qui n'est jamais bon signe. Il y a eu la bousculade de chevaux qui flottent et se serrent l'un contre l'autre, parce qu'ils sont à bout de ressources. Finalement, les commissaires ont dû distancer le favori, Jasmin, qui était parvenu à prendre une tête sur le poteau à Prince d'Orange. Jasmin avait, il est vrai, en appuyant sur Preobrajenski, paralysé la chance de Roche, qui finissait cependant à une encolure de Prince d'Orange. De cette salade *in extremis*, nous pouvons retenir ceci seulement, que Jasmin, assez joli cheval bai, très racing like, paraissait le mieux en condition, le plus affûté. Les autres manquaient d'état. Prince d'Orange est un cheval de fort volume, plus important, plus massif que ne devait l'être, à cet âge, son père, qui était cependant d'un fort gabarit. Prince d'Orange, qui en a le modèle et l'action longue et cadencée, ne ressemble en rien à son demi frère de mère Marsan. Il peut devenir un très bon cheval ; son propriétaire mériterait cette compensation à une série d'accidents vraiment extraordinaires qui ont atteint les produits de Gardefeu, et dont quelques-uns donnaient les plus grandes espérances. Pour l'instant, Prince d'Orange est l'égal de Jasmin, c'est-à-dire d'un animal bien essayé; nous n'en savons pas davantage.

SAINT-GEORGES.

LE SPORTSMAN ET LA FINANCE

La destruction par la foule des baraques du pari mutuel, l'autre dimanche, à Longchamp, conduit un de nos correspondants à nous parler de la Rente française. C'est pousser les déductions trop loin. Mettons un peu d'ordre dans les idées qu'il suggère.

La foule a fait dernièrement ce que fait la foule : une folie, un acte de démence sans raison et sans but. Nous n'aimons certainement pas le pari mutuel, parce qu'il nous semble une hypocrisie, mais l'incendie de ses guichets n'est pas excusable. Nos lois interdisent la loterie, et le pari mutuel est réglementé! Il y a bien d'autres inconséquences dans nos lois, comme dans tous les codes humains. La loterie d'Etat existe dans plusieurs pays voisins, elle a été rétablie notamment en Hongrie il n'y a pas longtemps ; elle a l'avantage d'être une grosse source de revenus pour le budget et de diminuer autant que possible les chances de fraude, tandis qu'aux courses les causes de fraude sont multiples et inévitables. Nous préférons donc beaucoup la loterie au pari mutuel, mais il n'y a aucune association d'idées à faire entre les excès d'une foule en délire et les dangers imaginaires de la Rente française.

La Rente française est la valeur de placement idéale par sa sécurité, par les privilèges qui lui sont attachés et par sa situation propre. Aucun gouvernement, à quelque parti qu'il appartienne, n'osera jamais laisser protester la signature de la France ; les chefs d'opposition modifient l'application de leurs théories ou la retardent dès qu'ils ont la responsabilité du pouvoir. Les choses vont ainsi depuis qu'on fait de la politique et continueront de même. La Rente française est le dernier placement qui périra; les immeubles périront avant elle.

Les privilèges qui lui sont attachés sont considérables. Elle est insaisissable, exemptée d'impôts, de droits de mutation et d'enregistrement; son placement est unique. Les trois quarts de notre 3 o/o sont l'objet d'inscriptions de rente nominatives et la division des titres est telle que le marché est presque sans limite. On peut vendre et acheter d'énormes quantités de 3 o/o, sans que les cours soient modifiés d'une manière sensible.

Les caisses publiques, les mineurs, les Sociétés d'assurances sont presque forcés d'avoir recours à la Rente pour certains placements et remplois. Enfin, les titres de rente sont acceptés comme nantissement à la Banque de France, qui prête immédiatement 80 o/o de leur valeur.

Ces avantages sont tellement évidents et connus que nous ne parlons jamais ici de la Rente française, ayant dit une fois pour toutes que les capitalistes assez riches ou assez sages pour se contenter d'un revenu de 3 o/o n'avaient nul besoin de nos conseils et pouvaient acheter, sans nous, du 3 o/o ou des obligations de Chemins de fer.

Ces capitalistes sont rares. Les besoins de la vie, les exigences du luxe augmentent tous les jours; on recherche de plus en plus les revenus plus forts, par nécessité.

Le tort du capitaliste est de les rechercher parmi les fonds d'Etat. Autant nous approuvons la Rente française comme base inébranlable du portefeuille français, autant nous réprouvons les rentes exotiques, dont la sécurité est plus ou moins douteuse. Voyez ce qui arrive aux porteurs des obligations de la Banque Hypothécaire de Buenos-Ayres. Le gouvernement de la province, en se chargeant de la liquidation de cette Banque, avait garanti, sans aucune réserve, les obligations, devenues ainsi fonds provinciaux. Il abuse aujourd'hui de sa situation pour offrir aux porteurs une combinaison qui leur enlève près des trois quarts de leur capital. Et les porteurs n'ont pas d'autres parti à prendre que d'accepter ce qu'on leur offre. C'est un exemple, après tant d'autres, de l'impuissance des créanciers d'un Etat qui ne respecte pas ses engagements. Ils n'ont aucune possibilité de soutenir la lutte; leur garantie réside uniquement dans la bonne foi du pays auquel ils ont prêté leur argent et dans la nécessité pour ce pays de conserver intact son crédit.

C'est cette garantie qui ne manquera jamais aux créanciers de la France comme à ceux des Etats de premier ordre. Nous ne pouvons donc que répéter à notre correspondant ce que nous avons dit en commençant ces causeries de la *Vie au Grand Air*.

Comme base de portefeuille, n'ayez que des Fonds d'Etat de premier ordre : 3 o/o Français, Consolidés Anglais, Rentes Belges, Suisses, Néerlandaises, et obligations de nos grandes Compagnies, du Crédit Foncier, etc... Sur cette première partie de votre portefeuille vous n'aurez qu'un revenu de 3 o/o. Mais il vous est possible de relever singulièrement ce taux en achetant les valeurs que nous recommandons et qui sont presque aussi solides et sûres que les valeurs de premier rang. Nous voulons parler des obligations de grandes entreprises d'utilité publique, dont le revenu varie de 4 à 5 o/o, et des actions de Société anciennes et bien assises, qui doivent être les valeurs d'appoint de tout portefeuille bien composé.

Pour tout ce qui concerne la partie financière : renseignements sur valeurs, ordres de Bourse, paiement de coupons, etc., etc., nos lecteurs sont priés de s'adresser à la

Banque Demmé, Desrousseaux & Cie,

9, rue Pillet-Will, Paris.

PETITE CORRESPONDANCE

G. L., 39. — *La hausse des actions Société Industrielle du Platine ne fait que suivre la hausse du métal, qui atteint 5.500 fr. le kilog. Cependant, après une montée aussi considérable, il faut s'attendre à un tassement et nous vous approuvons de réaliser votre bénéfice. Toutefois, la valeur est excellente, et si l'on baisse il faudra racheter.*

C. de C., en Bourbonnais. — *Votre bénéfice sur les parts Gafsa est considérable ; n'hésitez pas à le réaliser. Les cours, à notre avis, sont des cours de spéculation, que les prochains dividendes ne justifieront pas. Vendez donc et faites remploi en actions Charbonnages du Tonkin. Cette valeur n'a pas encore beaucoup monté et les développements de la houillère seront énormes avec le temps. Il y a là des chances de hausse que l'on peut comparer à celles de nos Charbonnages du Nord.*

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. — H.-L. MOTTE

Le Gérant : L. JARRIGE